

МАРАФОН ЗР: ФИНИШ ЗА 10 ЧАСОВ ДО СРОКА 208
№8 (998)
АВГУСТ 2014
За рулем
WWW.ZR.RU
ISSN 0321-4249
9 770321 424007
14008
ЧИТАЙТЕ НАС НА iPAD и ANDROID
ТЕСТ НОМЕРА 86
SUBARU XV
NISSAN QASHQAI
KIA SPORTAGE
36
VOLKSWAGEN PASSAT
НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ
164
ЭВАКУАТОРЫ ПРОТИВ НАРУШИТЕЛЕЙ
ЛАДА-ЛАРГУС ПОДБИРАЕМ ПЯТУЮ ПЕРЕДАЧУ 100
ШТАТНЫЕ НАВИГАЦИИ ДОРОЖЕ ЗНАЧИТ ЛУЧШЕ? 116
ОСАГО ПОЧЕМУ ОТКАЗЫВАЮТ В ВЫПЛАТАХ? 168
HYUNDAI SOLARIS СВЕЖИЙ ОБЛИК, НОВЫЕ КОРОБКИ 22



Продано, господа!

Давным-давно, лет двадцать назад, мне случилось впервые попасть на зарубежный автомобильный завод. Конкретно – на «Сканию». Больше всего удивило место завода в иерархии всех подразделений фирмы: непосредственно на производстве было занято то ли столько же, то ли даже меньше человек, чем в офисах по всему миру. Произвести продукт – только полдела, надо уметь его подать и продать.

Конечно, когда за машинами стоит очередь, в автосалонах нужны не продавцы, а кассиры. А вот когда очередь из непроданных автомобилей ждет своих клиентов... Статистика продаж за половину текущего года ужасает: потери многих ключевых игроков выражены двузначными процентами!

Я очень люблю помогать своим знакомым покупать автомобили. Это полезно в профессиональном плане: можно пощупать сразу несколько новинок. Это помогает объективно оценить рынок. И, увы, позволяет честно сравнить автосалоны (потому что, когда автомобиль покупает журнал «За рулем», они все хорошие, а так – именно что увы).

Мы выбирали между «Маздой», «Рено», «Опелем», «Сеатом» и «Шкодой». Оставим в стороне собственно машины, их собрали хорошо. Но почему «Корсу» нам смогли показать только трехдверную? Как объяснить, что красивые скидки на «Фабию» подразумевали машину с дурацкой, прости господи, аппликацией на кузове и ненужным нам обвесом? И почему продавец мямлит, что цена вот этой «Мазды-2» будет на самом деле меньше, но насколько именно, пока неизвестно – когда-нибудь определит руководство. А сейчас это тайна?

Кредитного менеджера надо ждать полчаса! А потом вянущими ушами слушать гигабайты лишней информации. Почему продавцам претит, что мы пришли сравнить их машину с другой и только потом будем принимать решение? Они что, сами покупают (допустим, телевизор) как-то по-другому? Как это получается, что маленькая машина сто́ит как самолет, а дешевых версий нет в принципе? И, черт возьми, Аида, я уважаю ваш опыт работы («За два года слышу такое первый раз»), но пятнадцатым у колеса может быть только диаметр, но никак не радиус.

Короче, из пяти дилеров нам понравился только один. Именно у него мы и взяли машину. Может, и не самую лучшую технически, и не самую комфортабельную... Но лучше всех поданную. Поздравляю, господа, – продано!

Антон Чуйкин,
главный редактор


Toyota Land Cruiser 200
ВСЁ В МОЕЙ ВЛАСТИ
BROWNSTONE


TOYOTA
СТРЕМИТЬСЯ
К ЛУЧШЕМУ
Специальная комплектация
BROWNSTONE
Реклама

СОДЕРЖАНИЕ № 08, 2014

АКТУАЛЬНО

КРУПНЫМ ПЛАНОМ 3
Продано, господа!

МЕЖДУ ПЕКИНОМ И ПАРИЖЕМ 10
Рассказываем о новинках Московского международного автосалона

НОВОСТИ 18

ПРЕМЬЕРЫ

СОХРАНИТЬ ЛИЦО 22
Вглядываемся в обновленный «Хёндэ-Солярис»

ОСТАТЬСЯ В ЖИВЫХ 26
Оцениваем роскошь вседорожника «Кадиллак-Эскелейд» нового поколения



ФАЦЕТ И ФАСЕТКА 34
Радуемся, что наша критика помогла модернизировать «Мицубиси-Аутлендер»



КУДА ДУЕТ ВЕТЕР 36
Изучаем в деталях новый «Фольксваген-Пассат»





СДЕЛАЙ КУ! 40
Трясемся в бронеавтомобиле семейства «Тайфун»

ЭКОНОМИЧНЫЙ ДРАЙВ 46
Заводим новые двигатели седана «Вольво-S60 T5»

СВЕТЛЫЙ ПУТЬ 48
Рассекаем темноту светодиодными фарами обновленного «Мерседеса CLS»



ЛЕВ СПРЫГНУЛ 52
Перечисляем изменения в обновленном «Пежо-508»



ПРЕТЕНЦИОЗНЫЙ 54
Знакомимся с новым седаном «Чери-A19»

КАРБОНОВАЯ СВАДЬБА 56
Рассказываем о 20-летнем партнерстве McLaren и Mobil 1



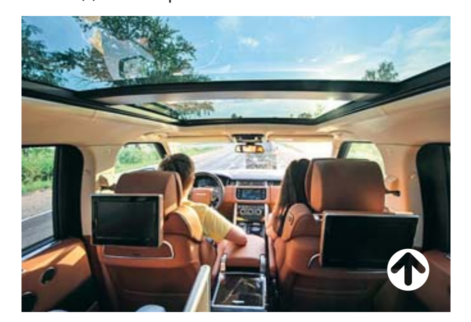
СТРОЙНЫМИ РЯДАМИ 60
Бродим по выставке «Строительная техника и технологии – 2014»

ВТОРОЙ РАУНД 66
Влезаем в шкуру водителя фургона «Пежо-Боксер»



С АСФАЛЬТА В КАРЬЕР 70
Испытываем новые шины «Бриджстоун» для вседорожников

НЕБОЖИТЕЛИ 72
Мчим в глубинку на длиннобазном «Рейндж-Ровере»



КОРОТКО

НОВОСТИ 78
НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 82

ВСЕ АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

«Альфа Ромео-Джульетта»...108
БМВ-325d.....................176
«Вольво-S60 T5» 46
«Грейт Уолл-Ховер H5» 208
«Кадиллак-Эскелейд»........26
«Киа-Соул» 132
«Киа-Спортидж» 86
«Лада-Ларгус» 100
«Мазда-6» 192
«Мерседес-Бенц CLS» 48
«Мицубиси-Аутлендер» 34
«Ниссан-Кашкай» 86
«Ниссан-Террано» 208
«Пежо-408» 124
«Пежо-508» 52
«Порше-919 Гибрид» 158
«Рейндж-Ровер Лонг» 72
«Рено-Логан» 197
«Рено-Флорид» 180
«Субару-XV» 86
«Сузуки-SX4» 186
«УАЗ-Патриот» 208
«Фольксваген-Гольф» 108
«Фольксваген-Кэдди» 198
«Фольксваген-Пассат» 36
«Хёндэ-Солярис» 22
«Чери-A19» 54

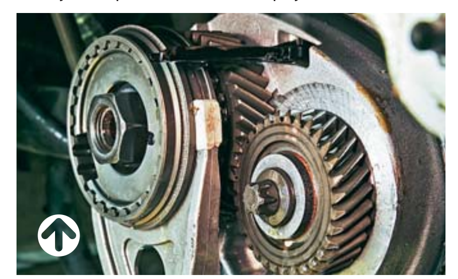
Коммерческие автомобили
«Пежо-Боксер» 66
«Тайфун-К» 40
«Тайфун-У» 40

2 ТЕСТЫ

БЕЛЫЙ НАЧИНАЕТ И... 86
Выводим на полигон новый «Ниссан-Кашкай», которому противостоят «Киа-Спортидж» и «Субару-XV»



ОТДЕЛЕНИЕ ПЯТОЙ СТУПЕНИ 100
Подбираем пятую передачу для универсала «Лада-Ларгус»



НЕ АЙС! 106
Пытаемся охладить напитки маломощными термоэлектрическими устройствами

МАССОВИК И ЗАТЕЙНИЦА 108
Следим за сладкой парочкой на «Смоленском кольце»: «Фольксваген-Гольф» и «Альфа Ромео-Джульетта»



ПРОЛЕТ НАВИГАТОРА 116
Удивляемся тому, что бюджетные навигации могут быть не хуже дорогих



ФРАНСУА ИВАНОВ 124
Оцениваем ремонтопригодность седана «Пежо-408»

В РОЛИ ПОЛИРОЛИ 128
Выбираем недорогую защиту лакокрасочного покрытия кузова



ХЛЕБОСОУЛ 132
Выясняем, чем «Киа-Соул» нового поколения лучше предшественника

КОРОТКО

НОВОСТИ ДИЛЕРОВ 140
НАРОДНАЯ ЛЮБОВЬ 142
Доля вседорожников в регионах

ПЛАТА ЗА СКОРОСТЬ.............. 144
Развитие автодорожной сети до 2020 года

НОВЫЕ ТОВАРЫ 146
НОВОСТИ ТЮНИНГА 148
ГОНОЧНЫЕ НОВОСТИ 150

3 ЖИЗНЬ

ШАШЛЫК, М9 И КИНГ ХУА 152
Озадачиваемся, почему на российском этапе WTCC мало зрителей

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР 156
Бродим вдоль трассы марафона «24 часа «Нюрбургринга»

ВИД И ЗВУК 158
Наблюдаем за возвращением команды «Порше» в «Ле-Ман»

КАК СТАТЬ ЛИДЕРОМ...............162
Вспоминаем, как выступила в Ле-Мане российская команда



РУКА КАРАЮЩАЯ 164
Работаем инспекторами московских парковок

ПРИХОДИТЕ ЗАВТРА................168
Разбираемся, почему страховые компании отказывают в выплатах по ОСАГО

НИЧЬЯ ЗЕМЛЯ 170
Кто виноват в авариях на ж/д переездах

МЫ ТУТ МЕСТНЫЕ! 172
Ищем причины застоя российского автопрома

КАК ДОБРАТЬСЯ ДО Г.А.И. 176
Путешествуем на автомобиле по Западной Европе



В ЦВЕТЕ БАРДО 180
Дефилируем на изящном купе «Рено-Флорид»

СТРОГО ПО ТЕКСТУ 186
Выбираем оптимальную комплектацию кроссовера «Сузуки-SX4»

ПОЛШЕСТОГО 192
Прицениваемся к «Мазде-6» первого поколения

НАШ ГАРАЖ 196
Сравниваем литровую мощность у машин в парке ЗР

БРЮКИ ПРЕВРАТИЛИСЬ 197
Делимся первыми впечатлениями о седане «Рено-Логан» нового поколения

КАБЛУЧОК-СУНДУЧОК..............198
Рассказываем о жизни «каблучка» «Фольксваген-Кэдди» в парке ЗР

КОРОТКО

ДЕЛАЙТЕ СТАВКИ!................. 200
Изменится ли спрос на автомобильные кредиты?

ФОРУМ............................. 201
Отвечаем на вопросы читателей

ФОТОЗАРИСОВКИ 202
ЛАСКАВО ПРОСИМО! 203
Конкурс знатоков-технарей

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 204
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ 206

ПЛЮС



МАРАФОН «60 ЧАСОВ «ЗА РУЛЕМ» 208
Выводим на старт юбилейного марафона ЗР полноприводные вседорожники «Ниссан-Террано», «Грейт Уолл-Ховер Н5» и «УАЗ-Патриот»



МЕЖДУ ПЕКИНОМ И ПАРИЖЕМ



В конце августа в столице начнется большой автомобильный праздник – откроет двери Московский международный автосалон. **Кирилл Милешкин** и **Максим Сачков** подготовили обзор новинок мировых производителей.

Проходящая в Москве каждый четный год выставка занесена в международный календарь автопроизводителей OICA, но до уровня ведущих европейских салонов в Женеве, Париже и Франкфурте пока недотягивает. И если прошлый ММАС-2012 оказался весьма представительным и щедрым на новинки (полтора десятка мировых премьер и еще больше европейских), то нынешняя выставка будет явно скромнее. Ведь два года назад автомобили разлетались как горячие пирожки в обеденный перерыв, продажи уверенно росли, а нынче – спад практически по всем фронтам, хотя дилеры цепляются за каждого покупателя, заманивая скидками и льготными кредитами. А поскольку российский рынок падает, есть ли смысл везти к нам громкие премьеры? Машины, которые не покажут в Европе или Америке, приберегут для Китая, где продажи растут, причем довольно активно. Автосалоны в Пекине и Шанхае намного больше похожи на ведущие европейские и через несколько лет наверняка встанут с ними на одну ступень.

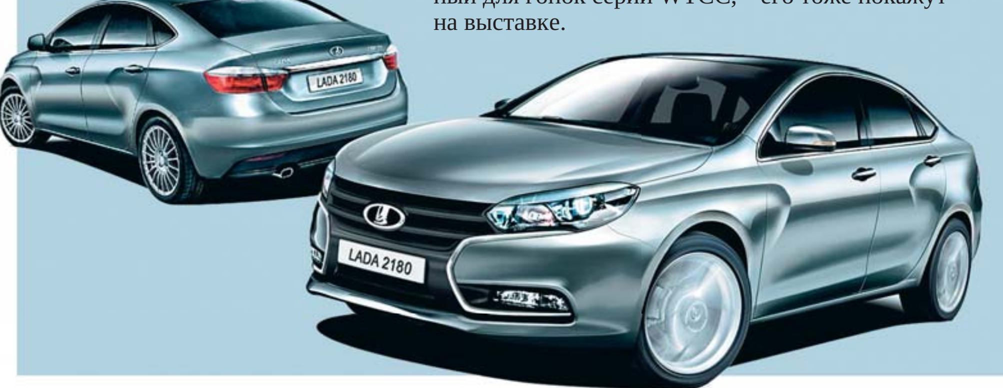
В общем, на сей раз изобилия ярких премьер не ждите. Некоторые компании – «Вольво», ГАЗ, «Соллерс» (в нее входят УАЗ, «СанЙонг», «Исудзу») – вовсе отказались от участия из-за неподъемной стоимости аренды.

И все-таки посмотреть будет на что! Дефицита посетителей тоже не предвидится – уже хотя бы потому, что это единственная выставка такого уровня в России. И единственный шанс для многих, кому не по карману посещение заграничных автошоу, увидеть самые яркие новинки до того, как они появятся на улицах. А ещё – взглянуть на диковинные концепт-кары, которых тоже будет немало.



Одной из самых интересных премьер ММАС станет первая российская модель возрожденной марки **«ДАТСУН»**, которая известна под именем **«он-ДО»**. Уже с июля «датсуны» плывут по конвейеру рядом с «калинами» и «грантами», а осенью начнутся продажи. Интересно, каким окажется бюджетный «японец» (подробнее о нем – в ЗР, 2014, № 5), сделанный на платформе «Гранты»? Пока известны лишь цены (от 329 тысяч рублей) и комплектации – «Аксесс», «Траст», «Дрим». До конца текущего года компанию седану составит хэтчбек «ми-ДО», за основу которого взята «Калина»: ей основательно переработали заднюю часть, разместив номерной знак на бампере. Официальных изображений пока нет, за все сведения поблагодарим шпионские снимки из Интернета.

«ЛАДА-ВЕСТА» – преемница морально устаревшей «Приоры». Производство наладят осенью 2015 года в Ижевске. Автомобиль построен на новой платформе B, разработанной специалистами АВТОВАЗа с оглядкой на «тележку» B0 фирмы «Рено». У «Весты» больше колесная база и колея, новая передняя подвеска и рулевой механизм смонтированы на подрамнике, а задняя полузависимая подвеска позаимствована у «Рено-Меган». Обновился интерьер, оснащение стало богаче, и наконец-таки рулевая колонка регулируется не только по углу наклона, но и по вылету. Под капотом – двигатели ВАЗ объемом 1,6 и 1,8 л, работающие в паре с механической или роботизированной коробками. Заложен и гоночный вариант, подготовленный для гонок серии WTCC, – его тоже покажут на выставке.



Место на конвейере с «Ладой-Веста» разделит **«НИССАН-СЕНТРА»** – их будут собирать на одной линии в Ижевске. Пока технические подробности держатся в секрете. Неизвестно, будет ли «Сентра» построена на популярной у нас платформе B0, или в основу ляжет более современная платформа V, на которой базируется американская «Сентра» (на фото). Внешне российская «Сентра» не сильно отличается от заокеанской сестры, а размерами слегка превосходит выпускаемый на АВТОВАЗе «Ниссан-Алмера». Серийное производство запустят в начале осени.

По нашим прикидкам, цены должны начинаться **с 550–600 тысяч рублей.**

НАША СПРАВКА

Московский международный автомобильный салон (ММАС) пройдет с 27 августа по 7 сентября 2014 года. Место проведения прежнее – МВЦ «Крокус Экспо» в Мякининской пойме. Это 66-й км МКАД, внешняя сторона (м. «Мякинино»). Общая площадь экспозиции составляет более 110 000 м^2, а число представленных марок – около полусотни. Цена входного билета – 800 рублей.



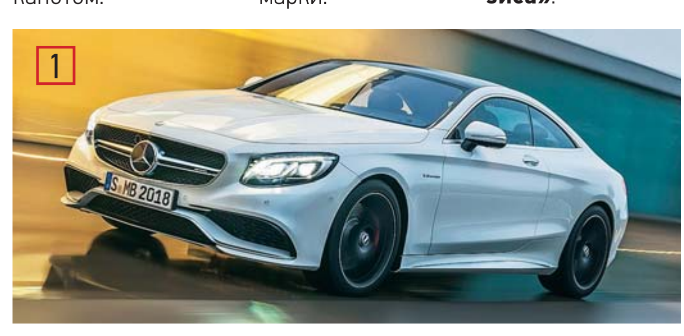
СМОТРИТЕ НА СТЕНДАХ

1. Огромное **«S 63 AMG Купе»** и компактный кроссовер «Мерседес-Бенц GLA 45 AMG» роднит дикая AMG-сила под капотом.

2. **«Форд-Экоспорт»** при разумной цене станет неприятным соперником для «Дастера» и надеждой на спасение для тонущей на российском рынке марки.

3. Обновленный бестселлер «Хёндэ-Солярис» выступит при поддержке дорогих моделей – рестайлингового «Санта-Фе» и полностью нового **«Генезиса»**.


2



1


3



Фирма **«АУДИ»** расщедрилась на мировую премьеру суперкара, претендующего на звание самого технически совершенного автомобиля ММАС-2014. Для купе **R8 LMX** мощность атмосферного мотора V10 довели до 570 л.с., накинув стандартной версии 20 «лошадей». Впрочем, гораздо интереснее тот факт, что R8 LMX объявили первым серийным автомобилем с лазерными фарами. Это породило обмен колкостями с земляками из БМВ. Мюнхенцы тоже внедрили аналогичную систему в серийные машины, но пока предлагают ее только как опцию для гибридного купе i8. Автомобилистам важен не столько спор, сколько факт зарождения новой эры в области освещения. В Германии за отделанную карбоном синюю «ракету» просят 210 тысяч евро. Несколько машин из тиража в 99 экземпляров попадут и в Россию.

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ» тоже обещает мировую премьеру машины из семейства AMG. Хотелось бы увидеть под светом московских софитов седан C 63 AMG, но его дебют отложат до парижской выставки. Мы же будем в числе первых, кто познакомится вживую с четырехдверным купе **CLS 63 AMG**. А самым-самым первым оказался Максим Кадаков, который слетал в Гудвуд и не только посмотрел на новый CLS, но и поездил на нем – о чем подробно рассказывает на с. 48.



СМОТРИТЕ НА СТЕНДАХ

1. В статусе российской премьеры в компании с «Сентрой» представит новый «Ниссан Х-Трейл». Европейские дебюты – полноразмерные **«Мурано»** и «Пасфайндер» нового поколения.

2. Симпатичные трехдверки «Опель-Адам» и **«Адам Рокс»**, припозднившиеся с приходом в Россию, выступят при поддержке концепт-кара «Монца».

3. «Шевроле» предложит аналог «Опеля-Мокка» под именем «Треккер» и удивит американским гигантом **«Сильверадо».**







За семь лет жизни у купе-кроссовера **БМВ–Х6** так и не появились достойные противники, несмотря на все старания конкурентов. Коллеги по немецкой «большой тройке» лишь подтягиваются, а набравшие обороты баварцы уже выкатывают второе поколение возмутителя спокойствия: на автосалоне состоится мировая премьера! Пока отсутствует полноценная М-версия, роль флагмана играет модификация M50d, вооруженная единственным в мире трехнаддувным мотором. Двигатель этот не новинка, но помериться с ним силами пока некому. Об опциях говорить бессмысленно: список занимает несколько печатных страниц, а с подробными описаниями превращается в увесистый томик.





Больше остальных интригует **«Тойота»**. Японцы были кратки: ждите мировую премьеру! Надеемся на премьеру прототипа кроссовера B-класса. Года через полтора он займет место на ступеньку ниже популярного RAV4 и начнет портить статистику продаж автомобилям «Опель-Мокка», «Ниссан-Джук» и новейшей «Хонде-Везель» (она же HR-V). А может быть, нас познакомят с рестайлинговой «Кэмри». В США эта модель обновилась весной (на фото). Нам удалось разузнать, что «Тойота» привезет в Москву и парочку концепт-каров – двухместный электротрайк «i-Роуд» с управляемым задним колесом и одноместный электрокар «Тойота-FV2». Оба концепта обещают стать главными шоу-стопперами ММАС-2014.

+ СМОТРИТЕ НА СТЕНДАХ



1. «Чери» выставит три новинки, самая перспективная из которых – кроссовер **«Тигго»** нового поколения.

2. Рестайлинг одарил стильные хэтчбеки **«Ауди-А7»** и RS7 новыми силовыми агрегатами и матричным светом.

3. «Фольксваген» наверняка заготовил яркие плакаты, ибо издалека сложно разглядеть признаки обновления у моделей «Джетта», «Сирокко» и **«Туарег».**

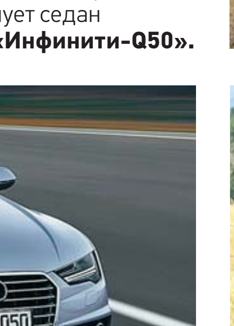
4. Привлекая на стенд концептуальным «Визивом», фирма «Субару» представит покупателям свежую версию **«Аутбека».**

5. Российский дебют отпразднует седан **«Инфинити-Q50».**













Компактные кроссоверы – самый быстрорастущий сегмент. Стремясь не отстать от европейских конкурентов, японцы выпустили **«ЛЕКСУС-NX»**, аналога которому в портфеле этого премиум-бренда пока не было. На ММАС-2014 кроссовер сыграет европейскую премьеру. Осенью у дилеров появится модификация с атмосферным мотором в передне- и полноприводном вариантах (цены стартуют с 1,4 млн рублей), а ближе к Новому году – наддувная 2-литровая версия NX 200t. Не обойдется и без гибрида: нам предложат NX 300h с 2,5-литровым бензиновым мотором и двумя электродвигателями – мощностью 105 и 50 кВт. Как и положено премиальным моделям, у компактного кроссовера богатый набор электронных систем. Например, впервые у автомобиля «Лексус» появилась беспроводная зарядка для мобильных устройств. Увидеть то, что скрывается в слепых зонах, помогут камеры кругового обзора, а неопытные водители порадуются автопарковщику, который умеет выезжать со стоянки задним ходом. Для версий F Sport (только для моделей NX 200t и 300h) предлагают адаптивную подвеску – в зависимости от выбранного водителем режима работы электроника изменяет характеристику амортизаторов.





Продажи **«ШЕВРОЛЕ-НИВА»** падают. Это закономерно: плодятся молодые конкуренты, близкие по цене и ездовым характеристикам, – те же «Рено-Дастер» и «Ниссан-Террано». Старушке срочно нужна замена! **МОДЕЛЬ ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ** (ЗР, 2013, № 11) уже проходит финишные испытания и в следующем году встанет на конвейер. Ее облик решен в духе нынешних «шевроле». Под капотом будет биться имплантированное сердце – не самый современный, зато надежный и недорогой атмосферник концерна «Пежо-Ситроен» объемом 1,8 л (135 л.с.). По всему, новая «Шеви-Нива» получается близкой по размерам да и по цене к кроссоверу «Шевроле-Треккер». Значит, маркетологам придется разводить их по разным углам рыночного поля. Скорее всего, «Треккер» будет закрывать нишу городских кроссоверов, а «Ниве» перейдут по наследству серьезные вездеходные атрибуты.

+ СМОТРИТЕ НА СТЕНДАХ



1. Двухдверки **RC** и RC F призваны добавить «Лексусу» почитателей из числа молодежи.



2. У «Ситроена» выставочная компания сложилась из моделей DS3, **«Кактус»** в исполнении «Авантюр» и гоночного «С-Элизе».



3. «Шкода» выбрала женевский концепт «Вижн С» на роль шоу-кара, а реальных покупателей будет привлекать псевдокроссовер **«Октавия Скаут»**.

550 «лошадей» повезут самую мощную версию «Бентли-Мульсан». С таким мотором 2,7-тонный седан всего за 5 секунд разгоняется до 100 км/ч. Машину привезут на автошоу в Париж.



165 мм дорожного просвета будет теперь у седана «Хонда-Сивик». Специально для российского рынка клиренс увеличили на 15 мм. Остальные параметры машины, появившейся в продаже в июне 2013 года, остались без изменений.

АВТО МЕСЯЦА



еще пара дверей



ТРИ ПЛЮС ДВА

В октябре в продажу поступит пятидверный хэтчбек «Мини». Пара лишних створок слегка подпортила динамичный профиль классической версии, но сделала автомобиль немного практичнее. По сравнению с трехдверкой колесная база выросла на 72 мм (вся прибавка – в пользу задних пассажиров), длина – на 161 мм, высота – на 11 мм. Ширина и колея остались прежними. Объем багажника увеличился на 67 л и достиг 278 л.

Моторную линейку сформировали из четырех наддувных агрегатов: двух полуторалитровых – бензинового и дизельного – с тремя цилиндрами и пары двухлитровых «четверок», также бензиновой и дизельной. Самая скромная версия выдает 116 л.с., что не мешает машине укладываться в 10 секунд при броске с места до сотни и разгоняться до 202–203 км/ч (в зависимости от типа коробки передач). Пятидверный «Мини-Купер S» с бензиновым двигателем отдачей 192 л.с. доставляет истинное удовольствие своими сочными ускорениями, уходя на вторую сотню через 6,8 секунды после старта и достигая отметки 230 км/ч на спидометре. Любопытно, что 116-сильный дизель объемом 1,5 л проигрывает 192-сильному бензиновому мотору всего 10 Н·м крутящего момента, имея 270 Н·м против двухсот восьмидесяти.

В остальном пятидверка осталась типичным «Мини»: драйверские настройки шасси, стильный интерьер и широчайший выбор опций и аксессуаров.

МНОГОДЕТНАЯ СЕМЬЯ

Практически сразу после своего рождения в 1959 году «Мини» стал обрастать различными модификациями. Появились универсал, фургончик, пикап.

Превратившись из народного автомобиля в имиджевый, возрожденный в 2000-е годы «Мини» оказался еще плодовитее. По слухам, через несколько лет в обширное семейство подумывают ввести седан и компактвэн.



2001 год – 3-дверный хэтчбек



2004 год – кабриолет



2007 год – универсал «Клабмен»



2010 год – 5-дверный кроссовер «Кантримен»



2011 год – купе



2012 год – родстер

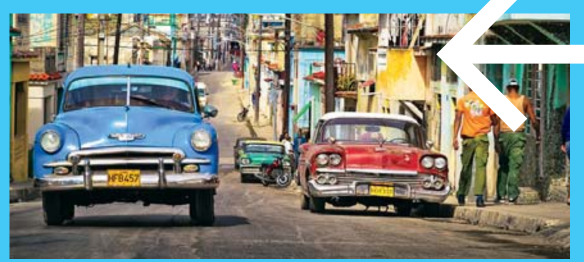


2012 год – фургон «Клабвэн»



2012 год – 3-дверный кроссовер «Пейсмен»

2 модели придут на смену нынешнему «Пежо-508». Судя по всему, одна будет спортивная, вторая – семейная. Забавно, ведь несколько лет назад 508-й сам заменил два семейства: 407-е и 607-е.



50 машин и 4 мотоцикла продали за полгода официальные дилеры на Кубе. Местным гражданам впервые с 1959 года разрешили покупать новые автомобили. Цены запредельные: за «Пежо-301» просят 108 тысяч долларов!



СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ

Молодая китайско-израильская марка «Корос» успела заявить о себе как о серьезной компании, выпускающей конкурентоспособные модели. Один из путей развития для фирмы нарисовал корейский студент Джихун Сео. После пятимесячной стажировки в шанхайской дизайн-студии он разработал проект флагманского седана «Корос-9», который устремлен в 2020 год.



Пока это лишь масштабная модель, но амбиции производителя не оставляют сомнений: нечто подобное мы наверняка увидим в серии через несколько лет. Тем более что в программе развития фирмы значатся автомобили нескольких классов, включая представительские. Если планы сбудутся, мы перестанем удивляться китайским машинам на 19-дюймовых колесах, со светодиодными фарами и камерами вместо зеркал заднего вида.

ЖИЗНЬ ВЗАЙМЫ

■ Руководство АВТОВАЗа пересмотрело планы на семейство «Приоры». Оно не покинет конвейер на рубеже 2015 и 2016 годов с выходом «Весты», как это планировалось ранее, а продержится до 2018-го. Машину ждет очередное изменение внешности, улучшенные материалы отделки и шумоизоляция. Подвеску обещают доработать по аналогии с люксовой версией «Гранты»-лифтбека: появятся газонаполненные стойки, новые стабилизаторы, обещают отрицательный угол развала на задней оси. Будет шириться список опций, в который включат руль с кожаной отделкой и обогревом. Некоторые изменения внедрят уже в следующем году. При этом цену машины завод собирается удержать на нынешнем уровне. В Тольятти уверены: спрос на устаревшую модель будет.





ОРДЕН КРАСНОГО ОРЛА

В этом году исполняется 55 лет с тех пор, как Марк Григорьевич Тилевич пришел в журнал «За рулем» – в штате редакции он числится с 1959 года!

На груди старейшего зарулёвца появилась еще одна награда: в Москве в присутствии делегации из Германии и сотрудников журнала «За рулем» ему вручен орден Красного Орла.

Этот уникальный военный орден имеет трехсотлетнюю историю, а его кавалерами в свое время становились Александр Суворов и Михаил Барклай-де-Толли. В наше время орден Красного Орла вручают за особые заслуги перед федеральной землей Бранденбург.

Марк Тилевич встретил войну в Литве. После ранения, контузии и плена, из которого дважды пытался бежать, он в 1943 году был заключен в концлагерь Заксенхаузен, где позже вошел в одну из групп Сопротивления.

Через этот лагерь прошло около 200 тысяч заключенных: каждый второй погиб... Через всю жизнь Марк Григорьевич пронес идею увековечения памяти героев. На протяжении многих лет он был вице-президентом Международного комитета узников Заксенхаузена и вице-президентом Межрегионального объединения бывших узников гитлеровских концлагерей. В частности, благодаря его усилиям на месте, где располагался лагерь, установили обелиск.

7 производителей оказались вовлечены в отзывную кампанию из-за дефектных блоков наполнения газом подушек безопасности компании «Таката». На сервис заедет несколько миллионов машин – преимущественно проданных в США.



1968 км без дозаправки проехал серийный дизель-электрический «Мерседес-Бенц E 300». Путь от Марокко до Англии он покрыл за 27 часов, показав средний расход топлива 3,1 л/100 км.





ЗАРАЗИТЕЛЬНЫЙ ПРИМЕР

Мало кто вспомнит, что в современной истории «Сеата» был опыт постройки псевдовседорожника. Компактвэн «Алтеа Фритрек» не стал популярным во многом потому, что имел однообъемный кузов. Испанцы учли ошибку и, поддавшись всеобщей моде, добавили проходимости универсалу «Леон». Гамма из нескольких дизелей и мощного бензинового турбомотора, муфта «Халдекс» пятого поколения, робот DSG как альтернатива механической коробке, чуть увеличенный клиренс – от «Шкоды-Октавия Скаут» соплатформенный «Леон Икс-Пириенс» отличается разве что более элегантным кузовом. По цене машины тоже станут прямыми конкурентами. Обе модели будут доступны российским покупателям, но «Сеат» появится у дилеров позже – в 2015 году.

СОХРАНИТЬ

ПРЕМЬЕРЫ

22 «ХЁНДЭ-СОЛЯРИС»

26 «КАДИЛЛАК-ЭСКЕЛЕЙД»



34 «МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР»

36 «ФОЛЬКСВАГЕН-ПАССАТ»

40 «ТАЙФУН-У» И «ТАЙФУН-К»

46 НОВЫЕ МОТОРЫ «ВОЛЬВО»

48 «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ CLS»



52 «ПЕЖО-508»

54 «ЧЕРИ-А19»

56 ПАРТНЕРЫ: MCLAREN И MOBIL 1

60 ВЫСТАВКА СТТ-2014

66 «ПЕЖО-БОКСЕР»

70 НОВЫЕ ШИНЫ «БРИДЖСТОУН»



72 «РЕЙНДЖ-РОВЕР ЛОНГ»



Дополненная реальность: 27, 40, 48, 56, 72

Модернизированный «Хёндэ-Солярис» хорош уже тем, что избавляет от соблазна начать рассказ избитой фразой вроде «Экстерьер стал свежее и современнее». Не стал. Однако не фейслифтингом единым интересна обновленная машина: помимо иного оформления передка корейцы подарили нам немало поводов для горячего обсуждения результатов своего труда.

МАСКАРАД

О вкусах не спорят. И я ничуть не навязываю мнение, будто перемены во внешности не пошли автомобилю на пользу. Просто вместо задорной и самобытной мордашки привычного всем «Соляриса» к нам обращен тяжелый взгляд фар и соединяющая их массивная фальшрадиаторная решетка. Теперь «Солярис» похож на старший «Хёндэ-i40» и силится изобразить солидность там, где ее нет и быть не должно. Впрочем, машина и впрямь слегка повзрослела, что подтверждается появлением не свойственных автомобилям этого класса решений.

Отныне даже самый доступный «Солярис» в исполнении «Эктив» оснащается дневными ходовыми огнями, а машины с опционным пакетом «Свет» (плюс 30 000 рублей к комплектации «Элеганс») хвастаются диодами не только в переднем бампере, но и в задних фонарях нового дизайна. В список опций вошла рулевая колонка, которая регулируется как по углу наклона, так и по вылету. А еще появилась возможность оснастить автомобиль обогревом ветрового стекла и выбрать новый

Задние светодиодные фонари – прерогатива самых дорогих машин.

ЛИЦО

Привыкаем к обновленным седану и хэтчбеку Hyundai Solaris | **Производство** Санкт-Петербург | **В продаже** с июня 2014 г. | **От** 463 900 руб. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автора и «Хёндэ»

Волнообразные фары и новая решетка радиатора – яркие приметы обновленного «Соляриса».



Дневные ходовые огни отныне положены даже самым доступным «солярисам», но более броская светодиодная оптика входит в пакет «Свет» и устанавливается лишь на машины в топовой версии «Элеганс».

цвет кузова: к прежней цветовой гамме добавились коричневый, оранжевый и синий перламутры, а также бежевый металлик. Других перемен во внешности и в списке опций нет. Не густо, но вполне достаточно для лидера сегмента, которому нет нужды доказывать что-либо окружающим.

А вот незначительных изменений в интерьере – масса. И пусть они не бросаются в глаза, но в совокупности создают «Солярису» имидж автомобиля, созданного с любовью и заботой о покупателе. При том что и дореформенные машины нельзя было упрекнуть в отсутствии должного внимания к мелочам. Учитесь, конкуренты!

Освежились дисплеи аудиосистемы и климат-контроля: ярко-голубую подсветку сменил контрастный темный фон. В дорогих версиях на руле поселились кнопки управления телефоном,



Емкость бачка омывателя увеличилась с 4,5 до 4,7 л. Жаль, не дотянули до пяти: было бы удобно разом заливать всю незамерзайку из стандартной 5-литровой канистры.

а экран маршрутного компьютера обзавелся более крупными и наглядными пиктограммами. В обивке задних дверей расположились вещевые карманы с углублением под бутылку, а дверные ручки по желанию клиента обошьют мягким кожзаменителем. Говорят, что и материал обивки сидений теперь другой, хотя я не заметил принципиальной разницы с редакционным «Солярисом» 2011 года.

Мало кто из конкурентов может предложить обогрев руля даже в качестве опции. Для «Соляриса» в среднем исполнении «Комфорт» он доступен в составе пакета «Зимний» (21 400 рублей) и входит в базовое оснащение комплектации «Элеганс».

Теперь можно ответить на телефонный звонок не снимая руку с руля.

На «солярисах» с шестиступенчатым автоматом – новый селектор, с прямым пазом взамен зигзагообразного.

СТУПЕНИ ПРОГРЕССА

Технических новшеств немного. Подвеску и рулевое управление инженеры не тронули. Моторная линейка та же: выбирать придется между хорошо знакомыми 1,4-литровым мотором (107 л.с.) и двигателем объемом 1,6 л (123 л.с.). И здесь, несмотря на простоту выбора, есть над чем подумать, ведь отныне старший мотор идет в паре с новыми шестиступенчатыми коробками передач – механической или автоматической.

Как обновления сказались на динамике? А на расходе топлива? В ходе смехотворного километрового тест-драйва по территории завода выяснить это не удалось. Допускаю, что в полномасштабном тесте по дорогам общего



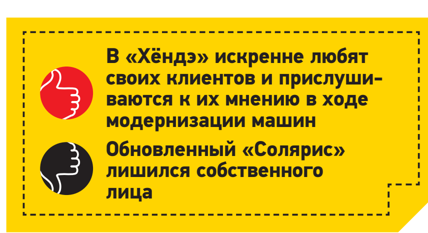
Приборы не изменились, а вот показания на экране борткомпьютера стали крупнее.

Многочисленные изменения создают «Солярису» имидж автомобиля, созданного с любовью к покупателю, – хотя и «дореформенные» машины нельзя упрекнуть в отсутствии должного внимания к мелочам

пользования действительно не было особого смысла. Но вот что интересно: если верить техническим характеристикам, 1,6-литровые «солярисы» с новыми коробками не выигрывают у прежних модификаций с пятиступенчатой механикой или четырехступенчатым автоматом ни в динамике, ни в топливной экономичности. Мы обязательно проверим заявленные характеристики в ходе собственных испытаний на Дмитровском автополигоне и расскажем о результатах в ближайших выпусках ЗР.

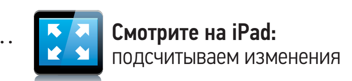
А пока отвлечемся и поговорим о приятном. Цены на обновленные машины выросли всего лишь на 6000 рублей и стартуют с отметки 463 900 рублей. В такую сумму корейцы оценивают пятидверный хэтчбек с мотором 1,4 л, механической коробкой и в начальном исполнении «Эктив». Аналогичный седан обойдется дороже ровно на 10 000 рублей.

На другом полюсе – машины с 1,6-литровым мотором и шестиступенчатым автоматом, в топовой комплектации «Элеганс». Если не поскупиться на все возможные опции (климат-контроль, продвинутая музыкальная система с поддержкой «блютуса», камера заднего вида, бесключевой доступ, пуск двигателя кнопкой и даже обогрев руля), то цена взлетит до 747 900 рублей. Как долго продержится этот прайс-лист, одним лишь корейцам известно: на презентации нам недвусмысленно намекнули на скорое подорожание. ЗР



В «Хёндэ» искренне любят своих клиентов и прислушиваются к их мнению в ходе модернизации машин

Обновленный «Солярис» лишился собственного лица





Новая подсветка дисплеев аудиосистемы и климат-контроля не слепит в темное время суток.



Материалы обивки стали прочнее и практичнее.



Карманы в задних дверях – даже на машинах в базовой комплектации.

Данные производителя

Модель	Hyundai Solaris седан (хэтчбек)			
	1.4 MPI		1.6 MPI	
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4375/1700/1470/2570 (4120/1700/1470/2570)			
колея спереди/сзади	1495/1502			
Объем багажника (VDA), л	470 (370/1043)			
Снаряженная масса, кг	1130–1226*			
Полная масса, кг	1565			
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	13,4	10,3	11,2
Максимальная скорость, км/ч	190	170	190	185
Топливо/запас топлива, л	А92/43			
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	5,9	6,4	6,1	6,5
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	бензиновый			
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16			
Рабочий объем, см³	1396		1591	
Степень сжатия	10,5			
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	78,7/107 6300		90,4/123 6300	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	135,4 5000		155 4200	
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5	А4	М6	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые (дисковые вентилируемые/барабанные)**			
Размер шин	185/65R15; 195/55R16			

*Минимум – максимум. **В зависимости от комплектации.



ОСТАТЬСЯ В ЖИВЫХ

Люкс-вседорожник «Кадиллак-Эскелейд» остался верен заветам предков | **Производство** Арлингтон, Техас, США | **В России** не ранее начала 2015 г. | **Цены** не утверждены | **Автор** Дмитрий Федоров | **Фото** автора



Смотрите на iPad: утопаем в роскоши

ЛАКШЕРИ И ПРЕМИУМ

Что характерно, про способности нового «Эскелейда» на бездорожье никто даже и не заикнулся. Ни разу. Ни организаторы мероприятия из «Кадиллака», ни, что самое поразительное, журналисты.

Откровенно говоря, я и представить не могу, что этот монстр снаряженной массой в 2,5 т может выехать куда-то дальше укатанной грунтовки техасского ранчо. Да, он по-прежнему рамный. Да, у него сохранилась зависимая задняя подвеска, а крутящий момент у «восьмерки» такой, что я до сих пор удивляюсь, как она не срывается с креплений при резком нажатии на газ. Но валять в грязи это сверкающее светодиодными фарами чудо...

Проблем у владельцев «Эскелейда» хватает и без внедорожного экстрима. Им бы выжить в городских джунглях. Поэтому мексиканские журналисты на пресс-конференции терроризировали представителей «Джи-Эм» вопросами о новых противоугонных и антивандальных системах. В ответ янки не без удовольствия вещали про упрочненное ламинированием ветровое стекло и базовую противоугонную систему, способную учуять, что кто-то собирается умыкнуть с машины дорогущие 22-дюймовые колеса.

Вальяжные ребята с Ближнего Востока лениво изучали список комплектаций и задавали уточняющие вопросы про дополнительное оснащение. Оно скомпоновано в две

Внушительный «Эскелейд» завораживает взгляд - и его хочется рассмотреть со всех сторон. Нет проблем! Предлагаем вам покрутить 3D-модель на экране своего смартфона. Необычное ощущение: объёмный «Эскелейд» вырастает прямо из журнальной полосы. Инструкции – на стр. 20

Длиннобазную версию ESV наконец-то начнут импортировать в Россию официально – до сих пор ее можно было купить только через серых дилеров.



группы – с пафосными наименованиями «Лакшери» и «Премиум Коллекшн». Дополнительно можно заказать лишь трехместный диван второго ряда взамен раздельных кресел, мониторы «Блю-рей»-системы для пассажиров, выдвигаемые сервоприводом подножки... и полный привод. Ведь по давней американской традиции почти любой вседорожник предлагается там только с одной ведущей осью в начальной версии («Кадиллак» в этом случае, конечно же, заднеприводный). Многим покупателям большего и не надо.

Что касается пакетного оснащения, то здесь важно не обмануться названиями комплектаций. Лакшери с премиумом вполне хватает и у базовой версии: есть аудиосистема «Боуз» (16 динамиков), трехзонный климат-контроль, вентиляция и подогрев передних сидений и даже новейшие электронные примочки, призванные подружить автомобиль со смартфонами – вплоть до автоматического озвучивания входящих SMS через динамики.

Неплохая база, не правда ли? В более высоких комплектациях добавляются лишь панорамный люк в крыше, сервопривод складывания сидений второго ряда, умный головной свет с системой автоматического переключения с дальнего на ближний и система проецирования показаний приборов на ветровое стекло – в принципе, без всего этого можно обойтись.

Другое дело, что машины в топовых комплектациях до отказа напичканы современными системами активной безопасности. Так, разница в цене между пакетами «Лакшери» и «Премиум» – меньше 5000 долларов, или, как говорят американцы, «файв грандс». Не слишком заметная сумма, если учесть, что в Штатах за базовый «Эскелейд» просят 73 000 долларов. Но при этом в пакет «Лакшери» зачислены системы, сообщающие об опасности, а в «Премиуме» они уже активно вмешиваются в процесс управления, дабы предотвратить аварийный исход опасной ситуации.

На душе спокойнее, когда знаешь, что автомобиль может не только предупреждать об уходе с полосы или мониторить обстановку позади при движении задним ходом, но и способен прийти на помощь в трудной ситуации.

Поэтому, по прикидкам маркетологов, за топ-версию «Премиум Коллекшн», в которой есть активный круиз-контроль с функцией полной автоматической остановки в случае опасности и кадиллаковская интерпретация системы «пре-сейф» (подтягивает ремни безопасности в случае неизбежной аварии), проголосуют не менее 45% американских покупателей.
В то время как спрос на базовую версию едва ли превысит 5% – на нее позарятся в основном прокатные конторы.



Качество отделки салона поднялось на новый уровень. О родстве с другими вседорожниками концерна «Джи-Эм» напоминает лишь массивный рычаг автомата.

Остальные 50% останутся за средней версией «Лакшери».

Право, обо всей этой начинке не стоило даже упоминать, если бы хоть что-то из описанного выше применялось на «Эскелейде» ранее. Но в том-то и дело, что прежде были доступны лишь камера заднего вида да система мониторинга слепых зон. На премиум-вседорожнике отсутствовала даже регулировка руля по вылету!

Теперь «Эскелейд» стал премиумом по праву, а не по приказу. К примеру, «рисованная» панель приборов позволяет выбрать один из четырех вариантов конфигурации – среди них не только модные цифровые, но и аналоговые.

Деревянный декор больше не напоминает наклеенную пленочную имитацию. Зазоры между панелями наконец-то не уступают в выверенности стежкам на платье от-кутюр. А фирменная информационно-развлекательная система CUE (большой экран, блок сенсорных клавиш на центральной консоли), похоже, обрела свой дом родной. В более тесных салонах седанов ATS и CTS она была как лакированный рояль посреди маленькой комнаты в панельной многоэтажке, а размах «Эскелейда» ей пришелся в самый раз. К слову, сам «Эскелейд» не только не усох в размерах, но даже немного вырос в длину (+ 35 мм) и ширину (+ 34 мм). Колесная база стандартной версии осталась неизменной (2946 мм).

Дабы пассажирам первых двух рядов стало еще вольготнее, слегка пожертвовали длиной багажника и чуть зажали третий ряд сидений – благо галерка и объем багажника не являются определяющими факторами при покупке «Эскелейда». Если нужен полноценный комфорт во всех трех рядах – добро пожаловать, как и прежде, за удлиненной на 518 мм версией «Эскелейд ESV» (колесная база 3302 мм). Простор – как в лекционном зале! И, словно в большой аудитории, под потолком друг за другом висят два монитора «Блю-рей»-проигрывателя – чтобы и с третьего ряда хорошо было видно телевизионную картинку.

Кстати, если вдруг понадобится перевезти больше багажа, этот самый ряд теперь не надо снимать и, надрываясь, тащить в гараж. Подняв пол багажника на 10 см, разработчики сумели-таки внедрить электропривод, клавиши которого размещены на правой стенке грузового отделения. А оснащенная сервоприводом дверь багажника открывается, как это теперь модно, взмахом ноги под задним бампером. Удобно.

ЧУДА НЕ СЛУЧИЛОСЬ

При наличии всех перечисленных электронных систем я тем более не понимаю одного: почему управление шестиступенчатым автоматом по-прежнему доверено торчащей из рулевой колонки древней «клюке»? На этих непаханых просторах из пластика, дерева и кожи не хватило места для стильного современного селектора?

На гигантской рукоятке, словно в насмешку, разместили клавиши ручного переключения передач (так было


Присоединяйтесь к PETRONAS, технологическому партнеру MERCEDES AMG PETRONAS Formula One™ Team в Формула-1™ Гран При России 2014
PETRONAS
reimagining energy™
PETRONAS
SYNTIUM
ENGINEERED BY EXPERTS*
PETRONAS** Syntium является результатом обширных практических исследований и разработок. Высокоэффективное моторное масло, разработанное для обеспечения превосходного вождения в экстремальных условиях MERCEDES AMG PETRONAS Formula One™ Team. Это партнерство обеспечивает самое лучшее для вашего автомобиля.
PETRONAS SYNTIUM
FLUID TECHNOLOGY SOLUTIONS DEVELOPED FOR ***
MERCEDES AMG PETRONAS FORMULA ONE™ TEAM
* Разработано экспертами
** ПЕТРОНАС
*** ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ЖИДКОСТЕЙ РАЗРАБОТАНЫ ДЛЯ
**** Подробная информация – на официальной странице акции www.pli-petronas.eu/ru
Реклама
www.pli-petronas.eu/ru





Меню настроек позволяет выбрать один из четырех вариантов электронной панели приборов.

За блоком сенсорных кнопок на центральной консоли размещен потайной бокс, известный по другим моделям концерна.



Два потолочных монитора редкой пока в автомобильном мире видеосистемы формата «Блю-рей» – верные признаки длиннобазной версии.



Данные производителя

Модель	Cadillac Escalade	Cadillac Escalade ESV
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5179/2044/1889/2946	5697/2045/1880/3302
колея спереди/сзади	1745/1744	
Снаряженная масса, кг	2649	2739
Объем багажника: за 3-м/2-м/1-м рядом, л	430/1461/2667	1113/2172/3424
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,1	
Максимальная скорость, км/ч	170	
Топливо/запас топлива, л	A92/98,4	A92/117
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	16,4	
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/число клапанов	V8/16	
Рабочий объем, см³	6162	
Степень сжатия	11,5	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	313/420 5600	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	623 4100	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	заднеприводная/полноприводная	
Коробка передач	A6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	независимая, пружинная на двойных рычагах/зависимая, пружинная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	
Размер шин	275/55R20, 285/45R22	

и на прежнем «Эскелейде»). Эдакий космический корабль с кормовым веслом взамен электронного джойстика управления. Фиксация основных режимов огромной «кочерги» невнятная, а переключать передачи вручную я так и не смог себя заставить – это все равно что пытаться носом листать меню смартфона.

Сам автомат неплох, хотя иногда смущает секундными размышлениями при переходах как вниз, так и вверх. А ведь у конкурентов уже есть «скорострельные» коробки и с бóльшим количеством ступеней. Впрочем, на «Корвет» уже начали ставить восьмискоростной автомат, а значит, через годик мы увидим его и на «Эскелейде». Почему я в этом уверен? Да потому, что этот гигант, несмотря на некоторые архаичные решения вроде неразрезного заднего моста, все же уверенно двигается вперед, модернизируется.

Так, рулевое управление находится теперь в ведении электроусилителя. Не скажу, что он работает подобно кондиционерам в американских отелях, которые либо холодят на всю мощь, либо не работают вовсе, но до идеала далеко. На малых скоростях внятного усилия на руле практически нет, зато потом на баранку наваливается такое сопротивление, словно в список дополнительного оснащения включен бесплатный курс по армрестлингу.

Тем не менее вести громадный вседорожник на удивление приятно и просто. Он надежен и устойчив на хорошем покрытии, уверенно держится в виражах. Правда, большого смысла в амортизаторах «магнетик райд» третьего поколения, имеющих отныне два режима работы, я не нашел. И в положении «тур», и в «спорте» машина кренится и едет практически одинаково, – в более жестком «спорте» лишь острее чувствуется профиль дороги. И говорить о чудесных магнитореологических исцелениях раскачки кузова я тоже не стал бы: громадное кадиллаковское тело кренится в поворотах и раскачивается на волнах асфальта так, как это и предписано ему природой, то бишь законами физики.

При всем этом не погрешу против истины, если скажу, что кое-какая спортивность в «Эскелейде» все же есть. Если смачно дать по педали газа, то после небольшой паузы, которую неизменно берет коробка при переключениях вниз, получишь ожидаемый энергичный выстрел. Требуется лишь шесть секунд, чтобы пульнуть с места до 60 миль в час (96 км/ч)! Не так давно этим гордились вполне приличные спортивные машины.

«Кадиллак» все делает с такой деликатной плавностью, что даже не замечаешь, как он набирает первую сотню и жадно устремляется дальше. Возмущения от раздираемого его тупым лбом воздуха практически не ощущаются: аэродинамикой занимались серьезно – есть даже активные жалюзи за облицовкой радиатора! Всяческие ухищрения (например, наружные зеркала скукожились в размерах) немного подправили экономичность. Говорят, новый «Эскелейд» жрет бензин (термин «расходует» здесь не очень уместен) в среднем на 17%

ГАЗ 4WD

НАДЕЖНОСТЬ, ПРОХОДИМОСТЬ, ВЫГОДА, КОМФОРТ


Подключаемый полный привод


Карданные валы со ШРУС DANA


Блокируемый дифференциал заднего моста EATON

- от **492** тыс.руб.[1] – ЦЕНА
- **2** года или **80** тыс.км. – ГАРАНТИЯ
- **15** тыс.км. – МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ
- **ЛИЗИНГ** БЕЗ ПЕРЕПЛАТЫ[2]
- **КАСКО** ВХОДИТ В КОМПЛЕКТАЦИЮ[3]



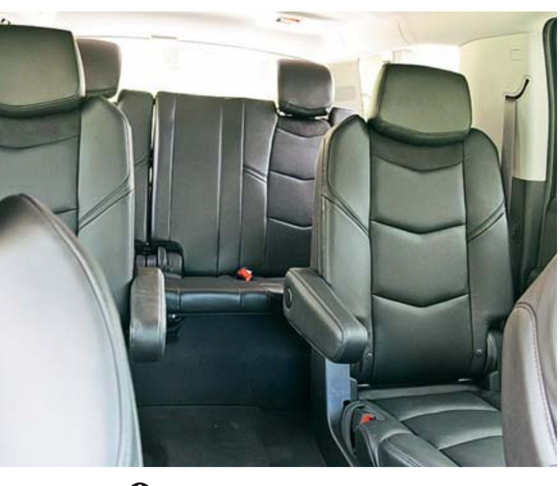
azgaz.ru **8-800-700-0-747**
(звонок по России бесплатный)

1. от 492 тыс.руб. – ЦЕНА. для автомобиля ГАЗ 27527-244 4x4 с учетом скидки по акции «Trade-in ГАЗ с выгодой» в размере 80 тыс.руб. Скидка предоставляется при приобретении нового автомобиля взамен сдаваемого по схеме Trade-in коммерческого автомобиля 2004-2014 г.в., произведенного не на предприятиях «Группы ГАЗ» с разрешенной максимальной массой (в соответствии с п. 14 ПТС) от 2400 кг до 8000 кг., комплектного и находящегося в исправном техническом состоянии. Поддержанный автомобиль должен находиться в собственности Клиента не менее 12 месяцев. 2. ЛИЗИНГ без переплаты. Программа с ООО «Элемент Лизинг». На все полноприводные автомобили марки «ГАЗ», а также спецтехнику на их базе. Лизинг без переплаты возможен при определенных условиях – график платежей дигрессивный, первоначальный взнос 49% стоимости автомобиля, срок лизинга 12 месяцев. Подробности в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг» и на сайте elementleasing.ru. Программа действует до 30.09.2014 г. 3. КАСКО входит в комплектацию. Программа действует с ОСАО «Ингосстрах» и предполагает компенсацию затрат на приобретение полиса КАСКО при покупке любого автомобиля марки ГАЗ с колесной формулой 4x4 за счет предоставления скидки на автомобиль. Стоимость полиса КАСКО рассчитывается по тарифу «Прагматик+» и зависит от индивидуальных условий клиента. Максимальный размер скидки на автомобиль 4%.
Информация не является публичной офертой.





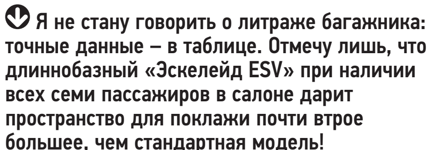




В салоне длиннобазной версии ESV на отсутствие простора не пожалуются даже обитатели третьего ряда. Жаль, что все кресла плоские и скользкие, в том числе и водительское.



Клавиши сервоприводов, раскладывающих «в горизонт» сиденья среднего и последнего рядов, размещены на правой стенке багажника.



Я не стану говорить о литраже багажника: точные данные – в таблице. Отмечу лишь, что длиннобазный «Эскелейд ESV» при наличии всех семи пассажиров в салоне дарит пространство для поклажи почти втрое большее, чем стандартная модель!







В профиль стандартный «Эскелейд» смотрится не так представительно, как его длиннобазный собрат.

меньше прежнего. Помимо проработанной аэродинамики немалую лепту в сокращение зависимости от АЗС вносит модернизированный двигатель V8.

БЕЗ ЛИЦЕМЕРИЯ

О гибридной версии «Эскелейда» решено забыть. Конечно, покупатели таких машин способны лицемерить и выдавать желаемое за действительное – иначе как они заработали бы на этот лоснящийся четырехколесный пафос? Но и у них уровень цинизма имеет пределы. Поэтому бензоэлектрический «Эскелейд» сняли с производства из-за низкого спроса, причем еще до окончания жизненного цикла прошлого поколения.

Модернизированная 6,2-литровая «восьмерка» словно пытается вымолить прощение за прежнюю наглость. Несмотря на то что она стала мощнее на 17 л.с. (теперь 420 сил), ее облагораживают и непосредственный впрыск, и система отключения половины цилиндров при малой нагрузке. При этом мотор ничем не выдает своей компромиссной сущности.

Любой «Эскелейд» имеет в стандарте задний самоблокирующийся дифференциал. Это не столько забота о повышении проходимости, сколько необходимое условие более эффективной реализации крутящего момента при резвом старте.

Возмущения от раздираемого его тупым лбом воздуха практически не ощущаются: аэродинамикой занимались серьезно – есть даже активные жалюзи за облицовкой радиатора!

Переход с полноценной восьмицилиндровой тяги на четыре малахольных цилиндра и обратно я замечал лишь по смене цифр 8 и 4 на панели приборов.

Отсечение и последующее подключение половины мотора не досаждает ни рывками, ни изменением благородной тональности выхлопа. Воистину премиум и лакшери!

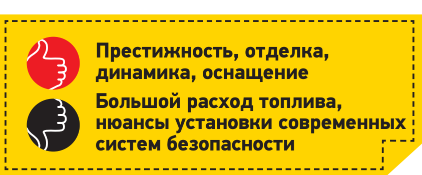
А на холостом ходу порою кажется, что машина оборудована системой «старт-стоп». Салон погружается в неестественную тишину, в чем заслуга системы активного шумоподавления, которая через динамики посылает звуковые волны в противофазе источникам шума. Идея не нова («Хонда» такую систему представила лет десять назад), но все равно впечатляет.

Словом, пафоса – за глаза. Новые технологии лишь помогают «Эскелейду» оставаться в нынешнем сложном мире таким, каким он был задуман 15 лет назад, – автомобилем без комплексов.

Что касается вседорожных способностей… Беспокоят ли они нынешних покупателей «Эскелейда»? Изучая устройство машины, я так и не нашел описания полноприводной трансмиссии. Словно это настолько несерьезная опция, что без ее упоминания можно вовсе обойтись!

А ведь здесь, как мне удалось выяснить, произошла существенная перемена. И, вполне возможно, именно это вынуждает людей из «Джи-Эм» обходить стороной обсуждение нюансов полного привода.

Дело в том, что уникальной трансмиссии, распределявшей крутящий момент между передними и задними колесами посредством вискомуфты в пропорции 38:62, янки сделали ручкой. Теперь «Эскелейд» и его более дешевый аналог «GMC-Денали» унифицированы с народными (ну, по американским меркам) вседорожниками «Тахо» и «Сабурбан». Слева от руля появилась ручка выбора режимов движения (задний привод, полный и полный с межосевой блокировкой), которая заведует электромагнитной муфтой, подключающей передний мост. Причем «Кадиллак» на бездорожье будет похилее собратьев. Ведь на «Шевроле» имеется еще и понижающая передача, а у «Кадиллака» ее нет. Впрочем, демультипликатор необходим «Эскелейду» не более, чем гольфисту – резиновые сапоги. Вот светодиодные фары и 22-дюймовые колеса видны всем и каждому, причем издалека. А скрытый в недрах машины понижающий ряд на степень пафосности не влияет. Никак. ЗР





ФАЦЕТ И ФАСЕТКА

Обновление самой популярной в России модели «Мицубиси» | **Производство** Калуга | **В продаже** с мая 2014 г. | **От** 999 000 руб. | **Автор** Владимир Соловьев

Древние восточные маги и чародеи считали, что для того, чтобы алмаз сохранил свою волшебную силу, нельзя изменять форму, изначально данную ему природой. Автомобилестроители из фирмы «Мицубиси», эмблема которой украшена тремя бриллиантами, похоже, придерживались того же принципа в ходе рестайлинга кроссовера «Аутлендер».

Внешние изменения оказались ничтожными. Подретуширована решетка радиатора, бамперы заиграли серебристыми накладками, изменилась окантовка противотуманок. Багажные релинги на крыше сменили цвет с черного на серебристый, колесные арки украсились черными пластиковыми обводами, а задние фонари стали светодиодными. В расчете на суровые морозы зону покоя стеклоочистителей оснастили электроподогревом – но только на версиях 2,4 и 3,0. Кроме того, обновился рисунок 18-дюймовых колесных дисков. Других частей автомобиля гранильные станки «Мицубиси» не коснулись.

Моторы и трансмиссии остались прежними. Это всё те же рядные бензиновые «четверки» в сочетании с вариаторами: слабоватый для полуторатонного кроссовера 2-литровый мотор мощностью 145 л.с. и 167-сильный двигатель объемом 2,4 л. Сохранилась в строю и 3-литровая V-образная «шестерка» (230 л.с.) – в паре с шестиступенчатым гидромеханическим автоматом.

Вариаторам на обновленных «аутлендерах» немного облегчили жизнь – добавили радиатор охлаждения. До 2012 года радиатор этот был, но его решили ампутировать. И пошли массовые жалобы на перегрев вариатора.

Но первыми забили тревогу мы! В ходе прошлогоднего сравнительного теста с участием «Аутлендера» и «Форестера» эксперты ЗР столкнулись с перегревом вариатора при работе с повышенными нагрузками (ЗР, 2013, № 7). По скоростному кольцу Дмитровского автополигона «Аутлендер» на максимальной скорости не проехал и круга: уже через 10 км застонала трансмиссия, упали обороты мотора, а на панели приборов высветилось предложение снизить скорость. Приятно, что в «Мицубиси» обратили внимание на проблему – наша жалоба стала отправной точкой в деле возвращения на машину радиатора вариатора. Надеюсь, поможет! Во всяком



Самые заметные изменения во внешности – серебристые накладки на бампер, новые колеса и серебристые релинги на крыше.

случае, во время тест-драйва, который проходил в том числе и по песчаным дюнам, тревожная надпись о перегреве не появлялась. Кстати, дилеры обещают бесплатно ставить дополнительный радиатор и на дорестайлинговые машины – но лишь тем, у кого вариатор перегревался. Так что обращайтесь.

Существенным изменениям подверглась подвеска. В передних и задних стойках появились пружины отбоя. Как мне показалось, это добавило подвеске жесткости: она стала более «дорожной» и на шоссе обеспечивает лучшую стабильность. Ходы подвески не увеличились, соответственно не улучшились ее внедорожные характеристики. Впрочем, «Аутлендер» с его 215 миллиметрами клиренса по-прежнему один из лидеров своего класса по геометрической проходимости. Кроме того, для снижения гудения и высокочастотных вибраций на грубом асфальте к верхним опорам передней подвески прикрутили усилители, позаимствованные у дизельной версии. Работает! Между прочим, такую модернизацию можно провести самостоятельно.

Можно было ожидать, что рулевое управление станет более отзывчивым, что появится более четкий «ноль» при движении по прямой. Но это, вероятно, исправит уже следующий, более глубокий рестайлинг. Пока же будем довольствоваться тем, что есть.

А еще на обновленном «Аутлендере» усилили шумоизоляцию капота и моторного щита, увеличили площадь шумоизоляции пола. Автомобиль стал комфортнее! И – дороже. Прибавка в цене составляет, в зависимости от модификации, от 20 до 30 тысяч рублей.

Что же касается фацета и фасетки, то есть граней бриллиантов «Мицубиси», то они остались нетронутыми. За притягательную силу марки маги и чародеи Востока могут не волноваться. **ЗР**

Mitsubishi Outlander 2014

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	**4655×1800×1680**
Колесная база, мм	**2670**
Объем багажника, л	**477**
Снаряженная масса, кг	**1480**
Разгон 0–100 км/ч, с	**12**
Максимальная скорость, км/ч	**185**
Топливо/запас топлива, л	**A92/60**
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	**7,8**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 107 кВт/145 л.с. при 6000 об/мин; 196 Н·м при 4100 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; CVT6

ПОДВЕСКИ: «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 225/55R18

Диск выглядит довольно агрессивно. Пластик на колесной арке зрительно увеличивает ее в размерах.

Большой и удобный салон, вместительный багажник

Шумный на разгоне, жестковатая подвеска

Задний фонарь – со светодиодной начинкой.

КУДА ДУЕТ ВЕТЕР

Первая встреча с «Пассатом» восьмого поколения | **Производство** Германия | **В продаже** с осени 2014 г. | **Авторы** Кирилл Милешкин, Максим Сачков

Несколько раз обойдя вокруг автомобиля, посидев за рулем и в заднем ряду, заглянув под капот и даже попробовав залезть в багажник, мы так и не избавились от странного чувства. Иной силуэт, обновленная гамма двигателей, современная электронная начинка – и модульная платформа MQB. Новый «Пассат» – действительно новый, а не перелицованный старый, как это было с машиной предыдущего поколения. Но почему нет ощущения свежести? Неужели к каждому дизайнеру «Фольксвагена» приставлен соглядатай, который не спускает глаз с монитора или листа бумаги и безжалостно стирает любую линию, способную изменить узнаваемый силуэт?

«Пассат» не из тех машин, которые позволяют бросаться из огня да в полымя. Миллионы покупателей привыкли видеть его именно таким – по-тевтонски строгим. И, если судить по статистике продаж, ценили его вовсе не за дизайн. Вот и новичка будут привечать не столько по одежке, сколько по начинке, которая переработана полностью: по многим параметрам, которые формируют у покупателя впечатление о машине, «Пассат» действительно перешел на следующий уровень. А дорогие материалы

В распоряжении «Пассата» пять бензиновых двигателей – мощностью от 125 до 280 л.с. Причем на 150-сильный 1,4-литровый мотор устанавливают активную систему отключения цилиндров, которая снижает средний расход топлива до 4,9 л/100 км. Турбодизели: 1,6-литровый 120-сильный и три 2-литровых (от 150 до 240 л.с.). Самый скромный из них расходует всего 4,1 л/100 км – на пол-литра меньше, чем сравнимая по мощности машина предыдущего поколения.



По сравнению с седьмым поколением новичок сбросил 85 кг снаряженной массы. Немалую роль в этом сыграл облегченный кузов с высокой долей сверхвысокопрочных сталей и сталей горячей формовки. Единственная алюминиевая деталь – полка багажника, которая позволила «срезать» килограмм. Еще кило сняли благодаря изящной конструкции вертикальной панели, идущей от пола до подушки заднего дивана; ее толщина – от 1,1 до 2,0 мм (прежде были равномерные 1,4 мм).



Впервые в семействе появится подзаряжаемый гибрид (plug-in hybrid). Бензиновому двигателю TSI объемом 1,4 литра (156 л.с.) помогает электромотор (80 кВт/109 л.с.). Суммарная отдача – 211 л.с. На электротяге гибридный «Пассат» может проехать до 50 км, а общий запас хода достигает 1000 км. Декларируемый расход бензина в смешанном цикле – 2,0 л/100 км. Пока это самый мощный подзаряжаемый гибрид «Фольксвагена».

На «базовых» машинах – галогеновые фары. А на смену ксенону пришли светодиоды, причем в нескольких вариантах исполнения. В рефлекторных фарах функции дневного света и указателей поворота выполняют 12 светодиодов. Интереснее фары проекционного типа, в которых многолучевой модуль генерирует не только ближний и дальний свет, но и динамическое освещение в поворотах, а два блока линз проецируют пучок на дорогу. В топовой версии этими фарами управляет электроника – она приглушает дальний свет при появлении автомобилей в поле зрения передней видеокамеры.

Помимо механических коробок на «пассаты» будут устанавливать шести- и семиступенчатые роботы DSG. Анонсированных преселективных коробок с десятью скоростями пока нет. Скорее всего, их приберегут до рестайлинга.

«Пассат» первым из «фольксвагенов» примерил интерактивную панель приборов, дебютировавшую на «Ауди-ТТ». Но если в «Ауди» поступили смело, отказавшись от большого дисплея на центральной консоли, то у «Пассата» его решили оставить. Все приборы электронные, кроме, пожалуй, сигнальных ламп в нижней части. Можно вывести крупно спидометр и тахометр или уменьшить их, выделив максимум места под картинку навигатора. Кстати, она отображается в двух- или трехмерном формате, а разрешение дисплея (1440×540 пикселов) обеспечивает высококачественную графику.



и умная техника прикроют некоторые конструктивные недочеты, которые неизбежны при проектировании современного автомобиля с плотной компоновкой и строгим дизайном.

Например, в стремлении «сделать силуэт стремительным» (дизайнеры наверняка оглядывались на имиджевую версию CC) и улучшить аэродинамику решили опустить потолок над задними сиденьями седана – и теперь пассажиры ростом немногим выше среднего протирают головой обивку. Не поэтому ли в качестве «компенсации» обитатели второго ряда получили мультимедийную систему? А какая, скажите на милость, формирующая облик линия не позволила сделать шире проем багажника седана? Раньше-то зев был огромным, а теперь среднюю по размерам коробку придется укладывать на заднее сиденье. Зато крышка багажника теперь закрывается автоматически… Такие нынче компромиссы. ЗР

Проекционный дисплей – тоже в новинку для «фольксвагенов». Скорость, подсказки навигатора и данные бортовых систем передаются на прозрачную панель, выдвигающуюся из козырька панели приборов, а водитель воспринимает изображение так, словно оно парит в воздухе в паре метров перед автомобилем.



Имя «Пассат» появилось в автомобильном мире свыше четырех десятилетий назад. В 1973 году дебютировало первое поколение, а нынче премьеру празднует восьмое. За это время с конвейера сошло около 22 миллионов «пассатов». Новый «Пассат» поступит к европейским дилерам в конце этого года, причем продажи останутся примерно на том же уровне. В России его следует ждать не раньше середины 2015 года.

Универсал, который по-прежнему носит имя «Пассат Вариант», дебютирует вместе с седаном. У обеих версий одинаковые длина (4767 мм), ширина (1456 мм), колесная база (2791 мм). Универсал лишь на 21 мм выше – во многом из-за релингов на крыше. На универсал будут устанавливать те же моторы и коробки, а также полноприводные трансмиссии.

Электропривод крышки багажника с бесконтактным управлением стал еще умнее: чтобы закрыть багажник, теперь не нужно делать мах ногой под бампером. Электроника отслеживает положение ключа: поняв, что хозяин с ключом удаляется, она дает команду закрыть крышку и запереть замок.

К качеству сборки и материалов сложно придраться. Список опций стал еще шире. Например, задним пассажирам предлагается информационно-развлекательная система. А водителю готовы помогать автопилот движения в пробках и система Trailer Assist, облегчающая маневрирование задним ходом с прицепом. Кроме того, есть система Emergency Assist, которая автоматически остановит машину и включит аварийку, если водитель вдруг уснет или ему станет плохо.





Активный ассистент парковки переродился в третьем поколении. Теперь он выполняет перпендикулярную парковку не только задом, но и передом, умеет тормозить перед препятствием, прислушиваясь к командам парктроника, а также запоминает несколько подходящих парковочных мест, из которых водитель может выбрать оптимальное. Польза от последней функции сомнительная, ведь в стесненных условиях люди обычно паркуются в первый же разрыв.



СДЕЛАЙ **КУ!**

В горячую точку – с комфортом | **Производство** Россия: КамАЗ, УралАЗ | **Поступит** на вооружение в 2015 г. | **Авторы** Сергей Зиновьев, Вадим Крючков | **Фото** Константин Якубов

Автомобили проекта «Тайфун» – совершенно новый вид вооружения для нашей армии. Их задача – перевозить бойцов и грузы в условиях, когда нет четкой линии фронта. Эти бронеавтомобили обязаны ехать далеко и быстро по обычным шоссе и по бездорожью. Заказ на производство размещен на КамАЗе и УралАЗе, а опытные образцы, построенные на этих заводах, уже проходят испытания в войсках. Капотник из Миасса нарекли «Тайфуном-У», бескапотник из Набережных Челнов получил имя «Тайфун-К».

НОВЕЙШАЯ ГРАНЬ

Цветовая гамма подчинена требованию гармонии с окружающей средой, а брутальность экстерьера обусловлена применяемыми материалами. Металлокерамическая броня не поддается штамповке, поэтому «Тайфун-У» и «Тайфун-К» демонстрируют этакий гипертрофированный стиль в духе «новой грани». Но у каждой машины свои стилистические решения. Например, решетка радиатора камазовского «Тайфуна» расположена не спереди, а сбоку, по соседству с двигателем, – чтобы насекомые и тополиный пух меньше забивали соты радиатора.

Уральские инженеры верны капотной компоновке. Двигатель спереди, поэтому кабину и кузов удалось объединить: спецгруппа общается с водителем без помощи рации. Внешность «Тайфуна-У» подкупает монументальными поручнями на капоте и решетке радиатора. Неизгладимое впечатление на заказчика наверняка произведет модификация, у которой двери кабины оборудованы пневматическим приводом. При нажатии на рычаг звучит колоритное «пффф» и створка мягко открывается. А у челнинского варианта простой механический замок. Сам рычаг при этом исполнен с еще бóльшим запасом прочности, усилие на нем требует определенной физической подготовки.

ПОХОДНЫЕ УСЛОВИЯ

Раз удалось открыть эти ворота, грех не осмотреть водительские кабины. Кресла «Тайфуна-К» навевают ассоциации с победами прародителя на «Дакаре» – в первую очередь благодаря четырехточечным ремням безопасности. Сомнительно, что в условиях реальных боевых действий кто-то будет ими пристегиваться, но выглядят современно и дорого. О могучей электронной начинке напоминают цветной дисплей комбинации приборов и выносной монитор бортовой информационно-управляющей системы. И, на контрасте, – обычные кнопки и клавиши «жигулевского» типа с пиктограммами и дублирующими надписями. Вот, например, нарисована горящая лампочка, а рядом металлическая табличка, на которой



Данные производителя

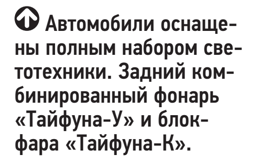
Модель	«Тайфун-У» («Урал-63099»)	«Тайфун-К» (КамАЗ-63968)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота	92695/2550/3400	8990/2550/3300
Число мест: кабина + отсек для десанта	2 + 12	3 + 14
Полная масса, кг	24 000	
Максимальная скорость, км/ч	105	
Топливо	ДТ	
Запас хода по шоссе, км	не менее 1000	
ДВИГАТЕЛЬ		
Модель	ЯМЗ-5367	ЯМЗ-5367или V8, КамАЗ-740.354-450
Конфигурация/число клапанов	Р6/24	
Рабочий объем, см^3	7000	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	331/450 2300	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	1470–1568 1300–1600	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная, 6×6	
Коробка передач	А6 (МЗКТ-4361-40)	А6 (Allison)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди и сзади	гидропневматическая, изменяемый клиренс	
Рулевое управление	с гидравлическим усилителем	
Тормоза: спереди и сзади	двухконтурные пневматические	
Шины	16.00R20, с противовзрывными вставками	



«Тайфун-У», или, официально, «Урал-63099».







Автомобили оснащены полным набором светотехники. Задний комбинированный фонарь «Тайфуна-У» и блок-фара «Тайфуна-К».



«Тайфун-К», он же КамАЗ-63968.

белым по черному выведено: «Габаритные огни, ближний свет». Кабина «Тайфуна-У» попроще. Обычные сиденья с обивкой из кожзаменителя, серийные ремни безопасности. А вот приборная панель понравилась больше камазовской. Консольно закрепленных тачскринов нет, цветной экранчик органично вписан в комбинацию приборов. Кнопочки сенсорные, с понятными пиктограммами – и никаких дублирующих табличек. Логично. Человек, способный воспринять информацию на мониторе, уж в кнопках-то не запутается.

ПОД ГРИФОМ «СЕКРЕТНО»

Несмотря на сходство технических параметров машин, четко прослеживается разный конструкторский подход. Создатели «У» – похоже, сторонники экономии и минимального использования иностранных узлов и агрегатов. А в разных местах «К» то и дело натыкаешься на надписи *Michelin*, *Allison* и *Made in Holland*. Применение чужеродных элементов и материалов неизбежно, поскольку в России некоторые или



Кабины капотника и «головастика». В данной модификации «Урала» отсек для десантников объединен с кабиной. У камазовской машины это отдельные модули.

Цветные дисплеи в комбинациях приборов не дань моде. Автомобили оборудованы бортовыми информационно-управляющими системами. В каждом есть еще дисплей, на который выводится информация с видеокамер и приборов ночного видения, а также монитор дистанционно-управляемого вооружения.









У обоих «тайфунов» автоматическая коробка передач. На уральской машине стоит агрегат белорусского производства, на «Тайфуне-К» – американский «Аллисон».



не выпускаются, или не подходят по техническим характеристикам.

Оба «тайфуна» – на независимой гидропневматической подвеске, которая позволяет изменять дорожный просвет. Оба способны дубасить по сильно пересеченной местности со скоростью 50 км/ч, а по шоссе – и под сотню. Оба с колесной формулой 6×6, но только у «К» два передних моста управляемые.

Увы, заполучить «К» на тест не удалось. Потрогать – пожалуйста, поездить – ни-ни! Машина хоть и выступала 9 мая на параде, но все еще засекречена. С «У» ситуация проще. На парад его не взяли, зато опытный и при этом действующий образец есть в гараже НИИАТ-21. Берем!

ВОДИТЕЛЬ СПРАВИТСЯ

Карабкаемся по удобным подножкам уральского броневика. Дверное «пффф» у него куда-то сдулось, и залихватски хлопнуть дверью не получается. Закрыть тяжеленную бронированную «калитку» удалось, лишь приложив изрядное усилие. А потом еще надо запереть ее мощным рычагом, и это движение тоже требует сноровки. Удобство посадки? Смотря с чем сравнивать, – понятно, что не с гражданским автомобилем. Но и челнинскому собрату уральская машина уступает. Однако регулировок хватает, есть кондиционер (модель «К» им тоже оснащена) – и я быстро занимаю более-менее удобную позу.

Пуск двигателя, селектор автомата – в положение «драйв». Поехали!

К габаритам привыкаешь быстро. Обзорность вперед и через бронестекла дверей неплохая. Огромные зеркала заднего вида так просто хороши.

Уральский «Тайфун» не поражает разгонной динамикой. Да и кто сказал, что двадцать с лишним тонн раскочегарить легко? Автоматическая коробка неторопливо перебирает передачи и как-то незаметно доходит до пятой. На спидометре уже за 70 км/ч. Неплохо! Корректирую траекторию заблаговременно, и тогда «Урал» идет как по ниточке.

Впереди круг, где надо развернуться. Не поражающее своей интенсивностью торможение, выход на дугу... и кузов пугающе валится набок! Бросаю взгляд на датчик крена: до критического угла еще далеко. Значит, так же смело можно ехать и дальше, перекалибровав свои рефлексы и не обращая внимания на неприятные ощущения – это дело привычки.

К «Тайфуну» вообще быстро адаптируешься, и это, наверное, главное впечатление от поездки. Он не требует от водителя особых навыков, шаманских



Клиентская служба поддержки (звонок по России бесплатный):
8-800-555-43-26
www.lifan-car.ru
facebook.com/lifan.rus
vk.com/lifanmotors



Бывалые говорят, что переключение передач на БТР сродни шаманству. А с автоматом «Тайфуна» справится и обычный водитель. Обзорность вперед не идеальная, но для военной машины вполне сносная. И очень информативны боковые зеркала заднего вида.



Отсеки для 12 и для 14 десантников. Сиденья обеих машин рассчитаны на бойцов в современной экипировке «Ратник», включая каски. У «Тайфуна-К» подушка сиденья поднимается, едва боец встанет. Очень удобно – проход к двери становится намного шире.

ДУЕТ, НО НЕ ПЛАВАЕТ

Официальное название «Тайфуна» – защищенный автомобиль. Аналогов в российской армии ранее не имел. Не предназначен для активных действий на поле боя. Его задача – защита от внезапных нападений, подрыва на минах и оружия массового поражения в ходе доставки личного состава и грузов к месту боевых действий или эвакуации. Бронирование противопульно-противоосколочное. Бронекапсула с V-образным днищем противостоит взрывным устройствам мощностью до 8 кг в тротиловом эквиваленте. Автомобиль оснащен современными боевыми электронными системами, шинами с боестойкими вставками, антитравматическими сиденьями, дистанционно-управляемым вооружением. Основное отличие от другой бронированной техники – допуск на дороги общего пользования. То есть «Тайфун» соответствует общим требованиям, предъявляемым к грузовикам по части габаритов, обзорности и светотехники. Этим он выгодно отличается от хорошо известного БТР, который тоже средство доставки, а не огневой поддержки. Да, в отличие от бронетранспортера, «Тайфун» не умеет плавать, зато защищает от мин и несравненно проще в управлении.





движений рычагом коробки передач, перегазовок, двойных выжимов сцепления. Любой более-менее опытный водитель при необходимости быстро освоит автомобиль.

Он разгоняется и тормозит не ленивее обычных грузовиков. Устойчивость и управляемость – вполне ожидаемые для такого мастодонта. Поворачивает именно в ту сторону, куда планируешь, с дороги не слетает – и отлично. А на «Северной петле Нюрбургринга» «Тайфуну» делать нечего. Оговоримся – в мирное время. Которое, хотелось бы пожелать, таким и останется на многие века. ЗР

Слева «Тайфун-У», справа «Тайфун-К». Десантирование реализовано одинаково. Гидропривод быстро опускает дверь вниз, образуя сходни. В основную дверь встроена небольшая «калитка», которая открывается традиционно: это запасной вариант покидания бронекапсулы на случай выхода из строя гидропривода.



ЭКОНОМИЧНЫЙ ДРАЙВ

Минус цилиндр, плюс две передачи | **Производство** Швеция | **От** 1 299 000 руб. | **В России** с весны 2014 г. | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Георгий Садков

Главное – не запутаться: на российском рынке теперь продаются две версии седана «Вольво-S60 T5» – с разными моторами. Одна оснащается известной своей тяговитостью и приятным звучанием турбо-«пятеркой» объемом 2,5 л, а другая, с довеском «Драйв-Е» в названии, щеголяет новой «четверкой» – тоже с турбонаддувом.

Двухлитровый четырехцилиндровый мотор нового поколения развивает на 4 «лошадки» и на 10 Н·м меньше, зато предельный крутящий момент доступен в более широком диапазоне. Вдобавок его потенциал рациональнее использует восьмиступенчатая автоматическая коробка «Гиртроник», поэтому время разгона до сотни у новой версии сократилось на семь десятых секунды – до 6,3 с. Заявленный средний расход топлива упал еще существеннее: с 9,2 до 6,0 л/100 км. Как такое возможно?

Мотор принадлежит новому семейству VEA (Volvo Engine Architecture), которое продвигают на рынок под брендом «Драйв-Е». У бензиновых двигателей и турбодизелей общий блок объемом 1969 см³, одинаковый рабочий объем при равных ходах поршня и диаметре цилиндров. Мощность разная и зависит от степени форсировки. У нас пока что доступна лишь версия T5 мощностью 245 сил. А вот 306-сильную версию T6 с комбинированным наддувом (турбокомпрессор и механический нагнетатель) еще не предлагают даже в Германии.

Меньше цилиндров, меньше рабочий объем, высокий КПД наддувных моторов… Кроме того, предприняты меры по снижению паразитных потерь: распределительные валы обзавелись подшипниками качения, привод насоса системы охлаждения – электрический. Кроме того, появилась система «старт-стоп», которая помогает ощутимо экономить топливо в городском режиме.

Ассистентом новым моторам назначен восьмиступенчатый автомат марки «Айсин». Тут тоже все понятно: чем больше передач, тем проще заставить мотор работать на оптимальных оборотах. Но пока новую коробку не поженили с полноприводной трансмиссией, поэтому «S60 T5 Драйв-Е» предлагается с приводом только на передние колеса, а полноприводный «Вольво-S60 T5 AWD» оснащают старым пятицилиндровым двигателем.

Не вынимая ключ из кармана, разблокирую двери «шестидесятки». Радуюсь хорошо знакомой компоновке рабочего места (можно усесться пониже,

Volvo S60 T5 Drive-E

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4635×1865×1484
Колесная база, мм	2776
Объем багажника, л	380
Снаряженная масса, кг	1557
Разгон 0–100 км/ч, с	6,3
Максимальная скорость, км/ч	230
Топливо/запас топлива, л	А96/67,5
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 180 кВт/245 л.с. при 5500 об/мин; 350 Н·м при 1500–4800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А8

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/55R16



Хорошее сочетание динамики и экономичности

Подвеска пасует на крупных неровностях; функций мультимедиа больше, чем возможностей ими управлять

Полноприводный «Вольво-S60 T5 Драйв-E» оснащают старым пятицилиндровым двигателем, а новая версия «S60 T5 Драйв-E» пока что существует с приводом только на передние колеса

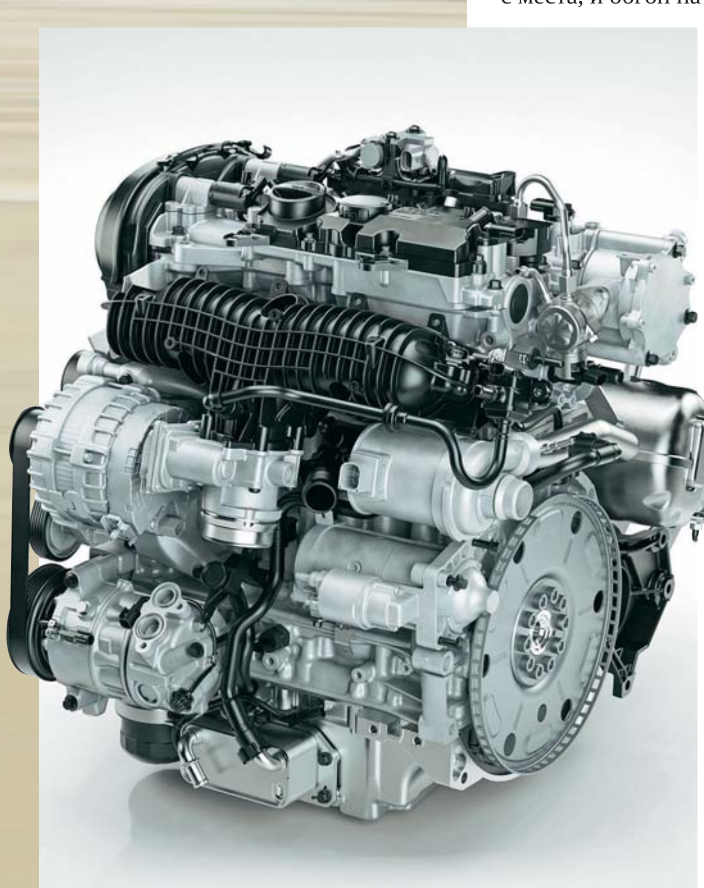
почти выпрямив ноги) и невольно провожу рукой по передней панели. Нравится ее нарочитая несимметричность, словно парящая в воздухе центральная консоль, приятные материалы и душевность, которую редко встретишь в эталонных немецких интерьерах. Стильный салон! Но кое-что поменялось. Шведы следят за модой и постоянно предлагают новые варианты отделки, а попутно модернизируют функционал. После прошлогоднего рестайлинга появилась возможность управлять мультимедийной системой с руля, а теперь можно просматривать интернет-сайты через встроенный браузер. Жаль только, что перемещаться по ним без сенсорного дисплея или джойстика крайне неудобно, а потому толку от этой опции мало. И голосовые команды распознаются не всегда: проще остановиться и вручную задать адрес навигационной системе.

А как едет S60 с новым мотором?

Разгон на пределе радует! И старт с места, и обгон на загородной трассе даются играючи. Но в спокойных режимах коробка слишком навязчиво подсовывает верхние передачи, заботясь об экономии топлива, – а затем задумывается при необходимости резко ускориться. При переключениях случаются и заметные толчки, причем на адаптивную логику это не спишешь: подергивания чувствуются и при плавной работе педалью газа. Да и от системы «старт-стоп» хочется большей гибкости. Если на моделях «Фольксваген» ее вмешательство зависит от того, с какой силой нажата педаль тормоза, то мотор «Вольво» глохнет при любой остановке.

Зато и на трассе, и в городе новые для «Вольво» технологии приносят плоды. Средний расход в городе, по показаниям трип-компьютера, – 10,7 л/100 км, а за городом – 7,4 л/100 км. Для среднеразмерного 245-сильного седана – неплохо!

Будем ждать развития концепции «Драйв-E»: в перспективе модельный ряд должен пополниться гибридными и электрическими версиями. ЗР



Теперь есть возможность ознакомиться с графиками расхода или побродить по Интернету. Но управление мультимедийным комплексом явно нуждается в модернизации.

У всех моторов VEA общие блоки и головки цилиндров с одинаковым диаметром и ходом поршня – 82,0 × 93,2 мм. На T5 установлен турбокомпрессор, на T6 – еще и механический нагнетатель. Оптимальному наполнению цилиндров способствует система изменения фаз газораспределения.





Шильдиком *T5* сейчас украшают версии «Вольво-S60» как с 2,5-литровым пятицилиндровым мотором, так и с новым турбомотором объемом 2 л. В первом случае машина будет полно-, во втором – переднеприводная.



СВЕТЛЫЙ ПУТЬ

Прорезаем ночную тьму светодиодными фарами купе-седана «Мерседес-Бенц CLS» | **Производство** Германия | **В России** с августа 2014 г. | **От** 2 550 000 руб. | **Автор** Максим Кадаков

Известный британский журналист Питер Робинсон негодовал. Я внимал, кивая головой.

– Как можно называть этот CLS автомобилем нового поколения, если в нем минимум изменений? New generation? В лучшем случае – рестайлинг! Коверкают английский язык, подменяют саму суть терминов и не стыдятся! А вы лично за что отвечаете в «Даймлере»?

Я опешил. Но быстро сообразил, что в полутьме лондонской художественной галереи, где проходила презентация машины, коллега попросту не разглядел, с кем зацепился языками.

– Я журналист из Москвы. Мы с вами иногда встречаемся на тест-драйвах…

Стушевавшийся британец извинился и пошел искать новую жертву.

А ведь Робинсон прав!

Новый битурбомотор, девятиступенчатый автомат, многолучевые светодиодные фары… А еще – иная решетка радиатора, более агрессивные бамперы и легкие интерьерные метаморфозы. Не маловато ли для «нового поколения»? Причем скопом главные новшества пока что не могут ужиться в одной машине. Почему? Сейчас объясню.

До сих пор «Мерседес CLS 350» оставался единственной честной модификацией – в том смысле, что у него, как в старые добрые времена, индекс четко указывал на рабочий объем двигателя. Finita la comedia. Прежнюю атмосферную 3,5-литровую «шестерку» снабдили двойным наддувом – теперь с нее снимают 333 л.с. (+ 27 сил). А чтобы поднять двигатель в модельной иерархии, ему дали индекс CLS 400.

Перед стартом в Гудвуд мне удалось вырвать один из двух купе-седанов CLS 400. Удача! Но как в плотном лондонском трафике и на автобанах с жестким скоростным лимитом в полной мере оценить его напор?

Никак. Я лишь порадовался слетанности мотора с заслуженным автоматом 7G-Tronic и тому, что тяги хватает всегда – с избытком! Ума не приложу, кого могут прельстить более мощные версии CLS 500 (408 л.с.) и CLS 63 AMG (557 или 585 л.с.). Фетишистов?

Уж насколько хорош 7G-Tronic, но порою и он замешкается в своих семи передачах. А новый девятиступенчатый автомат 9G-Tronic – считай, само совершенство! Незаметные переключения в спокойных режимах, стремительные «отстрелы» ступеней при рвано-динамичной езде и неудержимое стремление угодить мне в любых ситуациях. Когда







Единственное заметное глазу интерьерное новшество – неубирающийся 8-дюймовый дисплей над центральной консолью. На «А-классе» и седане CLA аналогичный «айпад» выглядит слегка чужеродным, а здесь встал как родной.

на скорости 90 км/ч бьешь по педали до кик-дауна, «Джи-троник» мгновенно перескакивает с девятой на третью – через шесть ступеней!

А вот «новьё-новьё» получить невозможно: 9G-Tronic на CLS 400 пока не ставится. И на полноприводные версии тоже. До нас же девятиступка и вовсе доберется лишь к следующему лету.

Шасси практически не изменилось, поэтому едет обновленный CLS знакомо. На шершавом британском асфальте в салон приходит много мелкого зуда, а колесные арки по-прежнему недостаточно шумоизолированы – даже новый «С-класс» комфортнее. Зажимать и без того жесткую подвеску и превращать CLS в «Панамеру»? Увольте. Тем паче что и в комфортном режиме машина управляется довольно вкусно, огорчая лишь легкой неуверенностью электроусиленного руля в S-образных связках.

Если не копаться в нескольких изменившихся кнопках, нужно признать, что единственное интерьерное новшество – большой дисплей над центральной консолью. Вещь! И если на маленьком седане CLA такой «телевизор» кажется чужеродным (закрывая машину, хочется унести его с собой, дабы не искушать ночных вандалов), то в «си-эл-эсе» он смотрится органично – словно дисплей задумали с самого начала, но не внедрили на дорестайлинговую версию по чьему-то недосмотру.

Топовый CLS 63 AMG, презентация которого состоялась как раз в Гудвуде на знаменитом Фестивале скорости, огорчил лишь одним – тем, что нельзя было прохватить по скоростному кольцу. Предельные 585 сил, безупречный автомат с мокрым многодисковым сцеплением вместо традиционного гидротрансформатора, активная подвеска AMG Ride Control и «мертвые» шестипоршневые тормоза с карбоновыми дисками – мечта поэта. Моя мечта! Н-да… Выходит, я тоже фетишист?

В общем, обновленный (а вовсе не новый) CLS хорош, но… Почему-то не взбудоражил он кровь. Возможность выхода в Интернет? Голосовое управление мультимедийными функциями? Продвинутая 3D-навигация? Кого сейчас этим удивишь…

Многолучевые светодиодные фары Multibeam LED – вот что переворачивает сознание! Идея не нова: мы же знакомы с матричными фарами «Ауди». Но как знакомы? В теории. Ведь ни «Ауди», ни фирма БМВ со своим лазерным светом не проводили «учений в условиях, приближенных к боевым», – все тест-драйвы проходили днем. А мерседесовцы не постеснялись!

Отдых перед ранним вылетом домой или ночная езда? Я без раздумий прыгнул в машину.

Представьте в кромешной тьме залитое ярким светом окно, которое может перемещаться вправо-влево. А теперь вообразите это в негативном отображении: в ярком световом туннеле, который на узкой лесной дороге создают

ЕСТЬ ЛИ СПРОС?

В 2013 году в России было продано 805 купе-седанов CLS и 76 универсалов CLS Shooting Brake. Для сравнения: «Е-класс» разошелся тиражом 8991 экземпляр, среди которых 24 универсала, 1330 купе и 20 кабриолетов.

Самые популярные версии – бензиновый CLS 350 и дизельный полноприводный CLS 350 CDI 4MATIC. Можно предположить, что после рестайлинга лидерами продаж станут CLS 400 и CLS 350 CDI 4MATIC. Наверняка будет спрос и на дизельную версию CLS 250 BlueTEC с четырехцилиндровым турбодизелем (204 л.с., 2 550 000 рублей).

Дилеры уже принимают заказы, а первые машины должны быть переданы клиентам в августе. Официальная российская премьера состоится на Московском автосалоне.

светодиодные фары, вырезан черный прямоугольник – и в нем мчится встречный автомобиль. По мере смещения встречки относительно «си-эл-эса» смещается и «черное окно»: 24 светодиода дальнего света каждой фары попеременно включаются и меняют интенсивность свечения – обеспечивая оптимальное освещение дороги, но не ослепляя встречного водителя. То же самое – с попутным транспортом, а также на поворотах и перегибах дороги.

Теперь дальний свет можно вовсе не выключать. Фантастика!



Новый девятиступенчатый автомат 9G-Tronic пока что ставится лишь на дизельные заднеприводные версии 220 BlueTEC, 250 BlueTEC, 350 BlueTEC и на бензиновый CLS 500 (на нем я и ездил). Девять ступеней удалось упаковать в прежние габариты, причем новая коробка легче семиступенчатой. Помимо экорежима, в котором отклики на педаль на скоростях до 120 км/ч становятся инфантильными, есть подсказчик оптимального переключения передач в ручном режиме: зеленые стрелки напоминают, что засиживаться на средних и высоких оборотах не следует – затратно по бензину.

Шасси практически не претерпело изменений. На версии AMG стоит задний самоблокирующийся дифференциал, а семиступенчатый автомат стал более скорострельным.

Конечно, для полноты впечатлений нужно побыть в роли встречного водителя – дабы понять, в самом ли деле CLS успевает вовремя «погасить свет». Мне показалось, что в некоторых ситуациях случались задержки.

И уж совершенно точно, что опытные водители переключаются с дальнего на ближний чуть раньше – когда свет встречных фар еще только показывается из-за поворота или перегиба дороги.

Но по-настоящему профессиональных водителей не так много, а ленивых становится всё больше, и подобные системы – наше будущее. Светлое.

Суперфары бьют на 485 метров (+ 85 метров к обычным светодиодным). Мерседесовцы уверяют, что они не теряют своих свойств на протяжении 10 тысяч рабочих часов – впятеро дольше ксеноновых. И говорят, что лазерные фары не имеют реальных преимуществ – дают слишком жесткий свет, не позволяют (пока) столь гибко изменять световой поток и крайне дóроги при замене.

На «S-классе» тоже стоит активная светодиодная «пушка», но попроще – и она уже устарела. Инженеры по большому секрету показали мне новый блок дальнего света, в котором размещено уже 84 светодиода! Похоже, что его примерит как раз «S-класс» – когда придет пора обновления.

Впрочем, даже нынешние 24 светодиода, каждый из которых имеет 255 стадий «светлости», обеспечивают миллионы возможных комбинаций светового пучка. И это уже сыграло злую шутку: «Мерседесу» с новым светом заказан путь в Америку. Как и «Ауди». В США аж с 1968 года действует федеральный стандарт FMVSS 108, согласно которому фары должны иметь четкое разграничение на ближний и дальний свет – без каких-либо промежуточных положений. Так что за океаном CLS будет продаваться с обычными светодиодными фарами – более простыми и дешевыми.

А на российских машинах многолучевой чудо-свет будет! Правда, он входит в стандартное оснащение только на версии CLS 63 AMG (от 4 990 000 рублей). На других модификациях Multibeam LED можно заказать как опцию (112 000 рублей).

Я бы не поскупился. Если светлого будущего пока не видать, пусть хотя бы путь к нему будет хорошо освещен. ЗР

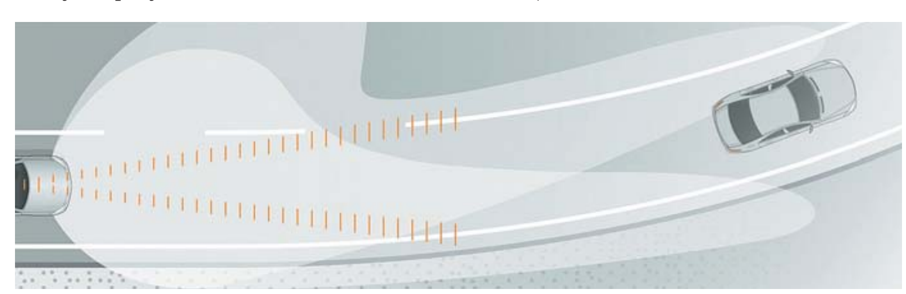


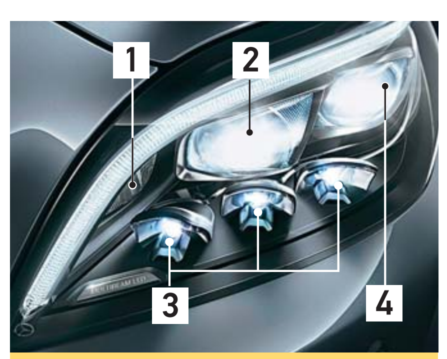
Изящная светодиодная «волна» – это и дневные огни, и указатели поворотов, и «приветствующий свет», и «провожающий свет», который освещает хозяину дорогу домой.

Цветовая температура светодиодных фар выше, чем у ксеноновых: 5000 вместо 4300 К, поэтому свет ближе к естественному дневному (6500 К) и глаза меньше устают.

При разблокировании замков дверей автомобиль приветствует хозяина неспешно оживающим синим светодиодом. Оранжевый цвет – для указателей поворотов.

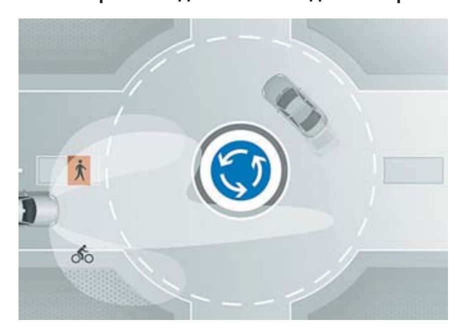






1. Рефлекторы бокового света задействуются на круговых развязках.
2. Блок дальнего света: 24 светодиода с индивидуальным управлением.
3. Восемь светодиодов (4 + 2 + 2) формируют пучок ближнего света непосредственно перед автомобилем.
4. Блок из четырех светодиодов активного ближнего света может поворачиваться на углы до 12º, а на автобане применяется как свет «средней дальности».

Размещенная за ветровым стеклом стереокамера сканирует дорожную разметку. Как только система замечает предстоящий поворот, пучок ближнего света отклоняется в сторону виража на угол до 12º – еще до того момента, как водитель начинает поворачивать руль. С небольшим упреждением фары возвращаются и в прямолинейное положение – чтобы заранее подсветить выход из поворота.



Фары получают информацию и от навигационной системы. На подъезде к круговой развязке срабатывают оба рефлектора бокового света, заметно расширяя освещаемую зону.



Пучок дальнего света, формируемый лучами 24 светодиодов каждой фары, постоянно меняет свою форму – так, чтобы максимально освещать дорогу, но не слепить встречных и попутных водителей, оставляя их «в тени». Каждый светодиод имеет 255 стадий яркости. А всего в каждой блок-фаре задействовано по 36 светодиодов, которые дают бесчисленное множество комбинаций, – фактически теперь нет жесткого разделения на дальний, ближний и противотуманный режимы.

ЛЕВ СПРЫГНУЛ

Обновление флагмана «Пежо» | **Премьера** на Московском международном автосалоне | **Производство** Ренн (Франция) и Ухань (Китай) | **В продаже** с осени 2014 г. | **Автор** Владимир Соловьев

Чем дольше существует автомобильная марка, тем меньше остается вариантов размещения фирменной эмблемы на кузове машины. И если десятилетиями доказано, что символ «Пежо» должен быть всегда спереди и по центру, то вариантов прикрепить львиный контур осталось только два – на капоте или на радиаторной решетке. Потому, когда главный дизайнер Жером Галликс сдвинул львенка на капот, это было решительно и инновативно. Но на обновленном «Пежо-508» его преемник Жиль Видаль торжественно вернул царя зверей на радиаторную решетку – и это вновь восприняли как дальнейшее развитие стиля.

Жиль Видаль – блестящий дизайнер, но был ли у него выбор? Се ля ви, как говорят французы, и никуда от этого не уйти. Водружение львенка на новую, стилистически переработанную решетку 508-го знаменует собой утверждение нового корпоративного стиля марки, который определит облик и других моделей «Пежо».

Спрыгнувший с капота львенок не единственное новшество в «Пежо-508». Изменились пропорции радиаторной решетки, появились новые, более выразительные фары. Противотуманки стали светодиодными. Светотехническое ретуширование претерпела и корма: задние огни изменились по форме и вытянулись горизонтально. Плюс к этому – новые бамперы, капот другой формы. И машина заметно преобразилась!

Интерьер тоже посвежел. Старорежимный дисплей уступил место модному тачскрину, который взял на себя управление основными функциями, включая мультимедийные и навигацию. Это позволило сократить количество кнопок на передней консоли – и на освобожденной площади появилось отделение для мелочей. Будет теперь куда мобильник положить. А то ведь в дорестайлинговой модели проблема пристроить телефончик, знаю, досаждала владельцам.

Выдвижную поликарбонатную панель под ветровым стеклом, на которую выводится информация о скорости движения и ограничениях, а также навигационные подсказки, оставили. Переделывать ее в проектор, выводящий данные непосредственно на ветровое стекло, не стали.

В помощь водителю появилась камера заднего вида и система мониторинга слепых зон. Дальний свет автоматически переключается на ближний.

Провели форсировку двигателей. Бензиновый турбомотор объемом 1,6 л увеличил мощность со 156 до 165 л.с. В пару ему назначен новый шестиступенчатый автомат «Айсин». Двухлитровый турбодизель, развивавший 140 л.с., получил версии мощностью 150 и 180 «лошадок».





Архитектура передней панели осталась прежней – изменилась начинка.

Центральный дисплей стал сенсорным и взял на себя функции управления многими системами.





Управление трансмиссией гибридного «Пежо-508».



Так выглядит новый задний фонарь седана. Под ним в цифре 0 – кнопка открывания багажника.

Моим французским коллегам уже удалось поездить на 180-сильной машине: говорят, этот двигатель вполне может вытеснить самый мощный турбодизель (объемом 2,2 л) из устанавливаемых на 508-й. А я пока не ездил, поскольку был лишь на статической презентации. Более того, российская гамма силовых агрегатов еще не определена – дождемся Московского автосалона, где состоится премьерный показ машины.

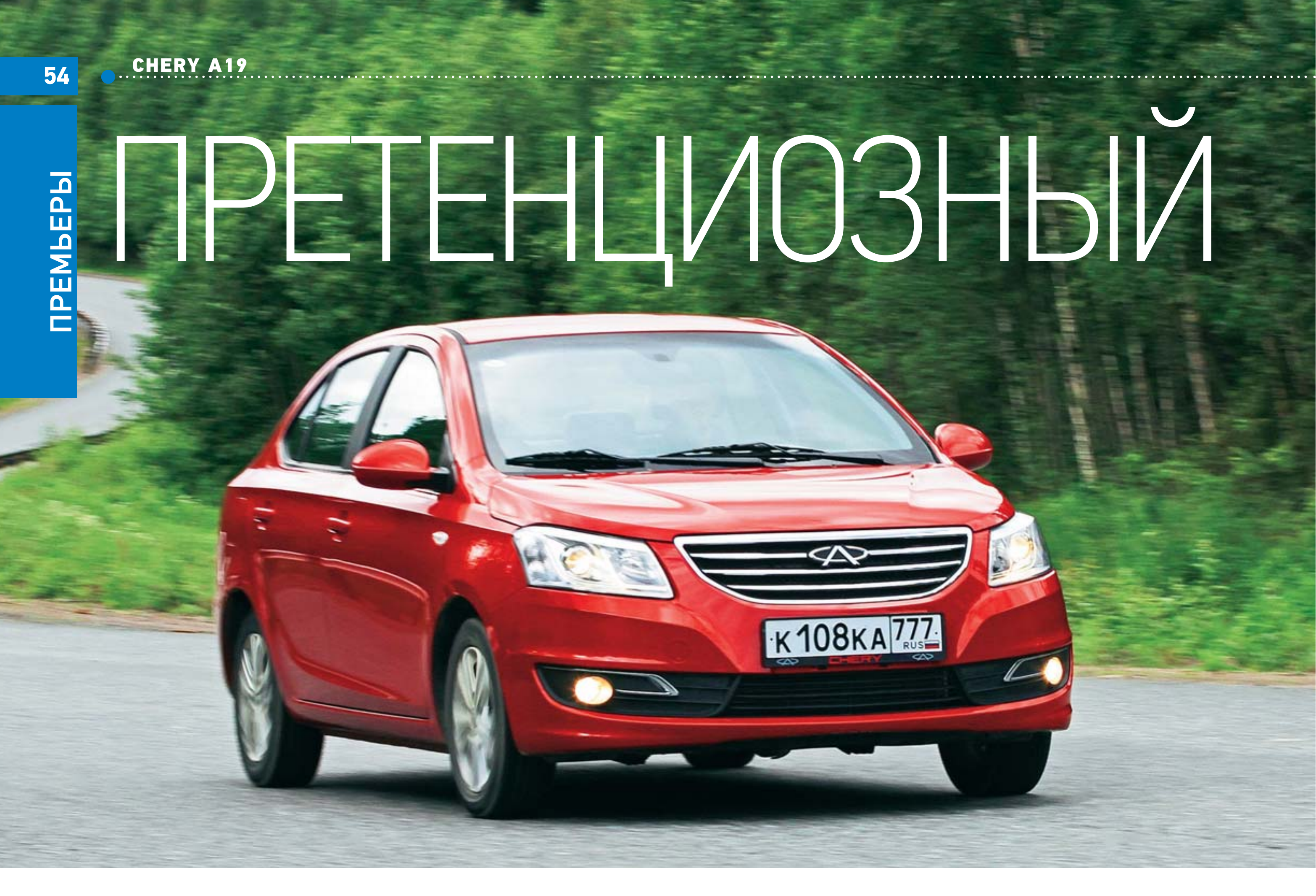
Не отказались «дрессировщики львов» и от гибридной версии «Пежо-508» (163-сильный дизель и 37-сильный электромотор), но эта песня не про нас.

Флагманский «Пежо» будет доступен с кузовами двух типов – седан и универсал. Тоже не ново. Однако на презентации обновленной машины в Лондоне Жиль Видаль намекнул, что на базе 508-го может появиться большое купе. Было бы славно! И вот на нем «спрыгнувший» с капота львенок будет восприниматься совсем по-другому. ЗР

Данные производителя

Модель	Peugeot 508	
	1.6	2.0 HDi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4790/1855/1475/2815	
Объем багажника, л	515	
Снаряженная масса, кг	1400	1540
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	9,2
Максимальная скорость, км/ч	н.д.	230
Топливо/запас топлива, л	А95/72	ДТ/72
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	н.д.	4,2
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1598	1997
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	121/65 6000	133/180 3750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	н.д.	400/2000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/55R17	235/45R18

ПРЕТЕНЦИОЗНЫЙ



Оцениваем амбициозность «Чери» за рулем седана А19 | **Производство** Китай | **В продаже** с августа 2014 г. | **От** 420 000 руб. | **Автор** Максим Гомянин

Новый седан «Чери-А19» китайцы подают с легким апломбом – дескать, это первая машина в линейке «Эмбишн лайн», призванной взорвать рынок. По замыслу маркетологов, автомобили «амбициозной линейки» должны ассоциироваться с современными технологиями, качеством, инновациями. Вслед за А19 в Россию приедет кроссовер Т21 (следующее поколение «Тигго»), а затем седан D-класса М16 – и они, если верить китайцам, тоже будут «с амбициями». Но вернемся к первопроходцу, скинув с себя маркетинговый гипноз.

«Чери-А19» займет узкую нишу между моделями «Бонус» и М11. Интересно, что базовый «Бонус» (389 999 рублей) дешевле А19 лишь на 30 тысяч, а в более богатом оснащении – и вовсе на 10 тысяч рублей. Намек на то, что «Бонус» скоро уйдет с рынка?

Над обликом А19 работал шеф-дизайнер «Чери» британец Джеймс Хоуп, который прежде трудился в концернах «Форд» и «Дженерал моторс». И это чувствуется: машина уже не напоминает бледные копии известных европейских щеголей. S-образные светодиоды в блок-фарах, крупная радиаторная решетка… Выглядит седан неплохо. И уж точно не отталкивает!

Салон без изысков – машина-то бюджетная. Но сборка качественная. Сколько ни мчал я по разным дорогам, а «сверчков» в пластиковых панелях обивки так и не разбудил. Но вот удобно устроиться в водительском кресле с ходу не получилось. Здесь есть регулировка по высоте, но с моим ростом 190 см она оказалась ни к чему. Сиденье расположено слишком высоко, и, чтобы голова не упиралась в потолок, приходится заваливать назад спинку. Не хватает и упора в области поясницы. Эти недостатки лишь отчасти компенсируют большой диапазон продольного перемещения кресла и регулируемый по углу наклона руль. Задние же пассажиры не в обиде. Там и над головой места достаточно, и ногам просторно – хотя колесная база А19 меньше, чем, скажем, у нового «Рено-Логан» (ЗР, 2014, № 7) или «Шевроле-Кобальт» (ЗР, 2013, № 8).

Завожу знакомый по «Чери-Бонус» одновальный 16-клапанный мотор SQR477F и отправляюсь в путь по Карелии. Дороги здесь самые разные. Обычная асфальтовая трасса вдруг резко переходит в усыпанный щебнем грейдер, а позже столь же неожиданно превращается в прямой как стрела автобан. Двигатель регулярно подкручиваю: того требует извилистая дорога с постоянными перепадами высот. На малых оборотах тяги не хватает, и приходится часто работать рычагом пятиступенчатой механики. Коробка мне понравилась: рукоять хваткая, переключения четкие. На магистрали мотор реабилитируется: оживает после 3000 об/мин и позволяет уверенно обгонять. Правда, с полной нагрузкой я не ездил – только с одним пассажиром. В общем, этот полуторалитровый двигатель вполне подходит недорогой машине, ориентированной на массового покупателя. Но не более того. А мы-то помним, какие амбиции у китайцев!

Подвеска ведет себя неплохо, особенно на грейдере. А19 уверенно держит дорогу, предсказуем в поворотах. Поменять бы китайские шины на более цепкие – стало бы еще лучше. А вот рулю я добавил бы обратной связи,

Chery A19

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4450×1748×1493
Колесная база, мм	2570
Колея спереди/сзади, мм	1494/1492
Объем багажника, л	508
Снаряженная/полная масса, кг	1208/1579
Максимальная скорость, км/ч	175
Топливо/запас топлива, л	A95/42
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/6,2/7,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л; 80 кВт/109 л.с. при 6000 об/мин; 140 Н·м при 4500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 185/60R15



Легкосплавные диски, светодиоды в фонарях... Выглядит машина ладно.

иначе на той же щебенке чувствуешь запаздывания в реакциях и машина как-то нехотя направляет нос в поворот. На асфальте реакции, конечно, острее, но, скажем, у моего редакционного «Кобальта» отклики на работу рулем понятнее и точнее.

Похожая картина и с «ножным управлением». У педали тормоза большой свободный ход – приходится привыкать, чтобы точно дозировать замедление. То же самое со сцеплением: поначалу стараюсь почувствовать, где же оно подхватывает... Придирки? Но в том же «Логане» сразу все ясно! Подобные нюансы смазывают позитивные впечатления от в целом хорошо настроенной ходовой.

Пока автомобиль можно заказать в двух комплектациях – начальной Basic и средней Comfortable. A19 в топовом исполнении Lux появится в начале следующего года. Тогда же, возможно, предложат и вариатор, а пока – только механическая коробка.

Что в итоге? «Чери-A19» уже не похож на невзрачные китайские автомобили первой волны. Но и российский рынок изменился – за покупателя развернулась настоящая борьба, а тот уже не соблазняется лишь красивыми глазами и сладкими ценами.

Потребитель нынче учитывает и стоимость обслуживания, и цену перепродажи. Над этим «Чери» и предстоит поработать для удовлетворения своих взрослых амбиций. Пока же A19 – еще один середнячок, которому сложно будет бороться с лидерами сегмента – «Кобальтом» и «Логаном». В лучшем случае он потеснит китайцев-одноклассников. ЗР



Полуторалитровый мотор семейства ACTECO создавали в сотрудничестве с австрийской компанией AVL. Пять лет назад он получил звание двигателя года в Китае. А дебютировал на лифтбеке «Чери-Бонус» (в Китае – «Чери-Фулвин 2»).



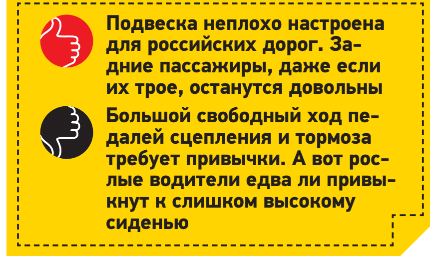
Сзади места достаточно: не тесно даже высоким ездокам. Напольного тоннеля нет, и среднему пассажиру нет нужды задирать ноги до ушей. Спинка дивана разрезная (60:40), но, сложив ее, ровного пола не получишь.

	450 000
Chery A19 1,5 л, MT, Comfort	469 000
Chevrolet Cobalt 1,5 л, MT, LT	483 000
Daewoo Gentra 1,5 л, MT, Optimum Plus	449 000
FAW Oley 1,5 л, MT, Comfort	430 000
Lifan Solano 1,6 л, MT, Luxury	464 900
Nissan Almera 1,6 л, MT, Comfort	477 000
Renault Logan NEW 1,6 л, MT, Privilege	476 000

«Чери-A19» и конкуренты в схожих комплектациях. Цены в рублях.



Голубое обрамление в блюдцах приборов смотрится оригинально и не вредит информативности: показания считываются на раз.



Подвеска неплохо настроена для российских дорог. Задние пассажиры, даже если их трое, останутся довольны

Большой свободный ход педалей сцепления и тормоза требует привычки. А вот рослые водители едва ли привыкнут к слишком высокому сиденью



15 фото см. с. 20

КАРБОНОВАЯ СВАДЬБА

334 гонки, 76 поул-позиций, 229 подиумов, 78 побед, 4 чемпионских титула | **Автор** Стас Панин

Два десятка лет партнерства – большая редкость для автоспорта. Столь прочный и плодотворный союз возможен лишь между успешными и самодостаточными партнерами. McLaren и ExxonMobil из их числа.

РОДОСЛОВНАЯ

В 1974 году масляный бренд Mobil 1 первым вышел на мировой рынок с синтетическим моторным маслом и уже через пару лет начал активную деятельность в автоспорте. Основным полигоном стала Формула-1, причем компания Mobil успела побывать партнером нескольких успешных команд. Второй по значимости стала серия NASCAR. В ней Mobil 1 имеет статус официального поставщика масла на протяжении последних девяти лет подряд! Кроме того, бренд активно сотрудничает с организаторами серий гонок на выносливость, среди которых самая известная – «24 часа Ле-Мана».

А история фирмы McLaren началась в 1963 году. Эта спортивная команда уже через три года сделала первые шаги в Формуле-1 и стала одной из самых успешных в ее истории. За нее выступало множество великих пилотов: Фиттипальди, Лауда, Прост, Сенна. Сейчас McLaren – это крупная компания. Она разрабатывает и поставляет различную электронику для гонок Гран-при и NASCAR. Ну и конечно же, это производитель дорожных автомобилей с гоночными генами. Первое же детище, «Мак-Ларен Ф-1», появившись в далеком 1994 году, аж до 2005-го был самой быстрой серийной машиной.

И В РАДОСТИ, И В ГОРЕ

За время своего партнерства McLaren и Mobil 1 успели познать и доминирование в Гран-при, и горечь поражений. Нынешний год стал серьезной проверкой их союза. Технический регламент ужесточили, и на смену атмосферным моторам объемом 2,4 л пришли наддувные 1,6-литровые. При этом последние должны быть почти в два раза надежнее и на треть экономичнее! В этих условиях McLaren сдал позиции, несмотря на успешное начало сезона. Впрочем, неожиданно просел и доминировавший последние четыре года Red Bull.

СТАНЬ БЛИЖЕ

В этом году Mobil 1 снова проводит кампанию «Стань ближе к автоспорту». Каждый может выиграть поездку в Сочи на Гран-при и приобщиться к гоночному миру. Для этого нужно до 19 сентября зарегистрироваться на веб-странице www.mobil1.ru/getpersonal и ответить на несколько вопросов об истории команды McLaren. Победитель станет почетным гостем фирмы McLaren.


NIVEA MEN
ДЕНЬ НАЧИНАЕТСЯ С ТЕБЯ
0% СПИРТА* МЕНТОЛА
ЭФФЕКТ ПРОХЛАДЫ
НОВИНКА
NIVEA MEN
ДЛЯ ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ КОЖИ
ОХЛАЖДАЮЩИЙ БАЛЬЗАМ ПОСЛЕ БРИТЬЯ
0% СПИРТА* МЕНТОЛА
ЭФФЕКТ ПРОХЛАДЫ
NIVEA MEN
ДЛЯ ЧУВСТВИТЕЛЬНОЙ КОЖИ
ОХЛАЖДАЮЩИЙ БАЛЬЗАМ ПОСЛЕ БРИТЬЯ
МЕШАЕТ ЖЖЕНИЕ ПОСЛЕ БРИТЬЯ?
ЕСТЬ ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ!
Реклама
* Не содержит этилового спирта. Не содержит ментола.



Конвейер с ручной сборкой напоминает гоночную шпильку. На выходе из нее собранные «мак-ларены» заезжают на проверку герметичности кузова и проходят динамические тесты на беговых барабанах.



Чемпионские «серебряные стрелы» конца девяностых годов – пока что самое выдающееся достижение за весь период сотрудничества McLaren и Mobil 1.

В 2015 году McLaren перейдет на моторы «Хонда», отказавшись от многолетнего использования агрегатов «Мерседес». Но команда продолжит сотрудничать с Mobil 1, чьи инженеры уже ведут совместную работу с японцами.

СУПРУЖЕСКИЙ ДОЛГ

Наряду со смазочными материалами Mobil 1 поставляет и топливо. Специалистам компании пришлось проделать огромную работу по сочетанию несочетаемого: бензин должен обеспечивать максимальную мощность и при этом защищать мотор, снижая вероятность детонации. И – удалось! А новое моторное масло имеет высокие защитные характеристики, но оно стало более жидким для снижения потерь на трение в угоду небывалой для Формулы-1 топливной экономичности. Под эти требования изменили и трансмисионное масло ради снижения механических потерь в коробке передач с одновременным повышением ее ресурса.

На каждую гонку Mobil 1 привозит свою мобильную лабораторию. За несколько минут можно провести анализ масел и топлива. Последнее должно соответствовать регламенту, иначе пилота дисквалифицируют. А по составу масла инженеры могут сделать вывод о состоянии двигателя и трансмиссии. Ведь во время гоночного уик-энда узлы разбирать запрещено. Благодаря лаборатории не раз удавалось распознать неисправности на ранних стадиях. В одних случаях механики оперативно меняли агрегаты, а в других – проводили ремонт, не предусматривающий разборки.

ПОГОДА В ДОМЕ

В честь юбилея McLaren приоткрыл двери своего уникального технологического центра, который расположен частично под землей для сохранения ландшафта. В центре строят дорожные автомобили, а также разрабатывают и доводят до ума болиды Формулы-1.

Производство дорожных автомобилей развернуто в одном из подземных крыльев. Кристальная чистота! Что примечательно, к сборке машин прикладывают руки и наши соотечественники. Руководство проповедует политику взращивания собственных кадров, и россияне на хорошем счету.

В зоне Формулы-1 есть аэродинамическая труба, а в соседних помещениях болиды разбирают до основания, чтобы оценить состояние всех элементов после Гран-при. В этом же крыле расположен музей. В нем представлена огромная коллекция гоночных трофеев за всю историю существования команды и некоторые болиды разных эпох. Особая аура царит вокруг «макларенов» Айртона Сенны: рядом с ними теряется ощущение времени. ЗР

СОВЕТЫ ОТ ТОНИ

Тони Харлоу – инженер-консультант команды McLaren уже 19 лет. А стаж его работы в Mobil 1 – 40 лет! Рядовым автолюбителям он дал несколько советов по выбору и интервалам замены моторного масла.

Важно следовать рекомендациям автопроизводителя. Но личный совет Тони – замена масла не реже раза в год, причем желательно перед зимой. Почитателям же трек-дней и любительских гонок на личных машинах он посоветовал менять масло после каждого этапа. В этих условиях бензин особенно активно попадает в поддон двигателя, что сильно разбавляет масло. Велик риск повредить мотор.

Тони уверяет, что разработать гражданское масло гораздо сложнее, чем гоночное. Последнее работает в моторе ограниченное время и при почти неизменных условиях гоночного трека. Гражданское же масло должно оставаться эффективным круглый год – в различных климатических и дорожных условиях. Но при этом применяемые технологии в обоих случаях очень похожи.

СТРОЙНЫМИ РЯДАМИ

Международная выставка «Строительная техника и технологии – 2014» | **Место** проведения Москва | **Представлены** 1003 компании из 35 стран мира | **Автор** Вячеслав Субботин | **Фото** Константин Якубов

Ситуация на автомобильном рынке России не из лучших, это относится и к коммерческому транспорту. Падение продаж почти у всех автопроизводителей достигает 10% и более. Казалось бы, сиди тихо, оптимизируй затраты и нос на улицу не высовывай. Какие еще выставки?! Но то, что я увидел на СТТ-2014, поразило: площади выставочного комплекса были заставлены так, что яблоку негде упасть. Рекорд по наполнению! Кризис, говорите? Давайте посмотрим.

«УРАЛ-М»

Конструкторы **Уральского автозавода**, входящего в «Группу ГАЗ», изрядно перетряхнули конструкцию знаменитого вездехода, подняв его грузоподъемность до 13 тонн. Для этого потребовалось усилить раму и усовершенствовать тормоза – поставили пневматические.

На машину устанавливают современный турбодизель ЯМЗ-536 в трех вариантах мощности: 240, 285 или 312 л.с. Он может стыковаться с разными коробками – ЯМЗ-1105, ZF 9S1310 или «Фаст Гир-9S».

Вместо отечественного рулевого управления стоит надежный интегральный рулевой механизм RBL. Еще добавили межколесные блокировки, второй топливный бак и электропневматическое управление раздаткой. Освежили облик кабины и интерьер. Машина преобразилась.





ВСХОДЫ «ГАЗОНА»

Со дня на день на улицах появятся **«Газон-Некст» [1]** и **«Садко-Некст» [2]** – совершенно новые машины, ничем не похожие на своих предшественников. Конструктивных изменений масса. Ключевые – кабина от «Газели-Некст» (однорядная или двухрядная), подрессоренное сиденье водителя, увеличенная грузоподъемность (на 500 кг у «Газона» и на тонну у «Садко»), интегральный рулевой механизм, модернизированные тормоза и подвеска, низкое шасси.

Под капотом новехонькие дизели – ЯМЗ 530-й серии или «Камминс». Сцепление – ZF. Коробка передач своя, с промежуточной опорой и более надежными, как уверяет производитель, деталями. Она в состоянии переваривать момент до 500 Н·м.

Нижегородцы обещают держать цены ниже, чем у конкурентов.





ТЯЖЕЛАЯ НОША

Можно ли утащить грузовиком 250 тонн? Да, если речь идет о тяжеловозном тягаче **«Мерседес-Бенц Актрос SLT 4160AS» [1]**. Этот титан с колесной формулой 8×8 и без малого 600-сильным дизелем может работать как седельным, так и балластным тягачом.

Минский завод колесных тягачей тоже выпускает полноприводные тяжеловозы. Они способны тащить и прицеп, и полуприцеп – например, **МЗКТ-741600-011 [2]**. Правда, возможности скромнее: полная масса автопоезда ограничена 90 тоннами. Но так ведь и цена в несколько раз меньше, чем у «Мерседеса».



В КАРЬЕРЕ

Сразу несколько компаний сделали ставку на самосвальную технику, способную эффективно заменить в карьерах наиболее легкие модели самосвалов БелАЗ. Четырехосные машины шириной 2,5 м (таким можно ездить по обычным дорогам), но с огромными кузовами из высокопрочных конструкционных сталей для насыпных пород можно было увидеть на стендах **«Скании» [3]**, **«Мерседеса» [4]** и **МАНа [5]**.

Отличился «Мерседес-Бенц Тракс Восток», открывший дорогу в Россию карьерным самосвалам **«Вестерн Стар» [6]**. Американская компания, принадлежащая концерну «Даймлер», утверждает, что это лучшее предложение в классе и что набранная из нескольких профилей сверхпрочная рама не сломается никогда.

Удивил подмосковный «Тонар». Из производства прицепов-ларьков вырос настоящий автозавод. На выставке показывали огромный самосвал **«Тонар-4525» [7]**. Рама, кабина и ходовая часть китайские, двигатели закупают у ЯМЗ, а платформу варят сами.









КИТАЙ-ГОРОД

Вновь активизировались продавцы китайских грузовиков. «Шакман», **«Хово» [8]** и «Фотон» щеголяли на выставке новыми кабинами. У компании ФАВ – новая сертифицированная в России модификация: бетоносмеситель на шасси 6×4. А еще на СТТ-2014 приехали грузовики невиданных у нас прежде марок «Генлион» и **«Даюнь» [9]**. Под первой из них скрывается продукция совместного предприятия, учрежденного фирмами «Ивеко» и «Хун Янь», – грузовики с лицензионными двигателями «Курсор» и переработанными кабинами от «Ивеко-Траккер» прошлого поколения. Автомобили «Даюнь» тоже вышли из европейского прототипа: в силуэте их кабин угадываются мотивы «Вольво». Думаете, шведы уже перестали обижаться на восточных коллег?





ВАХТОВЫМ МЕТОДОМ

Вахтовых автобусов на выставке было в достатке, причем это «вагоны» люкс-класса на современных шасси и с кузовами из прочных и герметичных сэндвич-панелей. Внутри непременно кондиционеры, мощные автономные отопители, комфортабельные сиденья с подлокотниками, столик, полки и мультимедиа. Таковы, например, **MAN TGS 33.400** **[4]** с кузовом фирмы «ПСП-НН» и **«Ивеко-Еврокарго 150E28»** **[5]** с кузовом «Автомеханического завода».



ИЗ ТАБЛИЦЫ УМНОЖЕНИЯ

Грузовики с колесной формулой 8×4 обычно строят по такой схеме: две управляемые оси спереди и две ведущие сзади. Но когда **«Вольво-FMX»** **[1]** пришлось навьючить на себя очень тяжелый бетоносмеситель, компания предложила еще один вариант решения этой формулы: одна ось спереди и три сзади, из которых две – ведущие, а самая последняя – просто тележка. Такому узлу перегруз не страшен. У премьерных «вольво»-самосвалов – подвеска на пневмобаллонах. Такую проще, дешевле и, главное, быстрее обслуживать, чем рессорную, которую ставили ранее.

Для тяжелого бездорожья могут применяться схемы 8×6 и даже 8×8 с тремя осями сзади – как на новейшем шасси **«Ивеко-АМТ 733904»** **[2]**, которое предлагают использовать нефтяникам в труднопроходимых местах.

Есть те, кто пошел еще дальше. Минский завод колесных тягачей для монтажа крановых установок Галичского автокранового завода представил уникальное шасси 10×10 **МЗКТ-7902** **[3]**. И эта конструкция будет востребована.





ПОДЪЕМНАЯ СИЛА

На Кременчугском автозаводе построили опытный образец шасси **КрАЗ-7634НЕ [6]** 8×8 с вынесенной вперед кабиной. Такая компоновка позволяет опустить кабину как можно ниже, чтобы она не мешала размещению стрелы подъемного крана или мачты буровой установки. Двигатель размещается позади кабины, под кожухом.

Грузоподъемность такого КрАЗа – 27 тонн. Аналогичное по назначению и техническим характеристикам шасси есть и в России – это БАЗ-690902. Его, как и КрАЗ-7634НЕ, теперь комплектуют специальной низкой кабиной китайского производства и дизелем ЯМЗ-7511.10 мощностью 400 л.с. Завод «Газпром-кран» (город Камышин, Волгоградская область) использует брянское шасси для монтажа крановой установки **КС-69731 [7]** грузоподъемностью 60 тонн.

АВТОМОБИЛИ ИЗ ТРАКТОРА

«Кировец К-708.2» [8] с шарнирно-сочлененной рамой – новый ход петербургской команды. Это уже не трактор, а полноценный самосвал с 9-кубовым кузовом. Да, скорость невелика, но какова проходимость!

Этими же качествами блещет и новый для нас сочлененник **«Джон Дир-410Е» [9]**. Его передняя секция скомпонована как чисто автомобильная. Двигатель – объемом 13,5 л и мощностью 443 л.с., грузоподъемность 38 тонн. Скорость движения – до 60 км/ч.

Кстати, «Джон Дир» остался верен своей традиции показывать именно строительную технику и представил три новые машины, мировая премьера которых состоялась в апреле. Это мини-погрузчики **«Джон Дир-318Е» [10]** и 326Е с новой силовой установкой и самый большой в линейке компании фронтальный погрузчик с огромным 6-кубовым ковшом **«Джон Дир 844K-II» [11]**.

На этом фоне достойно смотрится машина «Уралвагонзавода» **ТМВ-2 [12]**. Построенная на добротных импортных компонентах, она должна безотказно и ловко таскать вагоны по рельсам закрытых промышленных площадок. Такая машина в несколько раз дешевле маневрового поезда, а эффективность ее не ниже, чем у тягача РЖД.



ВТОРОЙ РАУНД

Peugeot Boxer после долгожданного обновления | **Производство** Италия | **В России** с сентября 2014 г. | **Цены** пока не определены | **Автор** текста и фото Дмитрий Федоров

Мне трудно забыть этот день. Пожалуй, это был самый оригинальный способ поработать водителем фургона во Франции. Подъем в четыре утра, такси в аэропорт, рейс Шереметьево – Париж. За рулем обновленного фургона «Пежо-Боксер» я был уже в десять часов по местному времени. Откатав шестичасовую смену и сдав машину, я снова гружусь в самолет и в час ночи вваливаюсь в свою квартиру. Между этими глобальными перемещениями в пространстве я покрыл пару сотен километров по северным предместьям Парижа. Нормальный такой день для обыкновенного водителя французского легкого грузовика.

Не скажу, что обновленный «Боксер» поразил меня – тысяча извинений за тавтологию! – своими обновлениями. Тем более что мой коллега Слава Субботин уже слетал на модернизированный «Фиат-Дукато», который, по сути, является той же машиной, только с немного иной внешностью и другой моторной гаммой. Если итальянцы ставят на «Дукато» свой 2,3-литровый дизель семейства «Мультиджет», то основной двигатель «Пежо» – 2,2-литровый турбодизель в трех вариантах мощности: 110, 130 и 150 л.с. Благодаря усовершенствованной системе впрыска моторы стали экономичнее – скажем, версия в 130 сил теперь расходует топлива в среднем на 1,3 л/100 км меньше. Если применить систему «старт-стоп», то можно срезать еще пол-литра.

Есть и 3-литровый дизельный мотор в 180 сил – но он в основном предназначен для тяжелых

Peugeot Boxer 2.2 HDi

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	5235×2070*×2350
Колесная база, мм	3450
Колея спереди/сзади, мм	1810/1790
Снаряженная/полная масса, кг	1980/3500
Максимальная скорость, км/ч	150

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, наддувный, Евро-5+, Р4, 2,2 л; 96 кВт/130 л.с. при 3500 об/мин; 320 Н·м при 1800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механика; передний привод

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/балка на листовых рессорах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 215/70R15C

*Без учета зеркал.



Климат-контроль – опция, как и многофункциональный сенсорный экран. Обе системы пока редкость для подобных моделей.



Блок управления пневмоподвеской: задняя часть кузова опускается в пределах 60–70 мм, в зависимости от величины колесной базы.



Кондиционер в коммерческих автомобилях увидишь чаще.



Клавиши, включающие систему спуска с горы и имитацию блокировки дифференциала.



Водительское сиденье на пневмоподвеске – опция, пришедшая из мира больших грузовиков.

модификаций – «Хеви Дьюти». Во время краткого обеденного перерыва французы старательно убеждали слетевшихся со всей Европы «водителей», что перед ними самое что ни на есть последнее поколение модели. Хотя всем было ясно с самого начала – это лишь рестайлинг.

Причем явно припозднившийся – ведь нынешний «Боксер» без заметных перемен выпускается аж с 2006 года. Самое заметное внешнее отличие – новая передняя часть с фарами, в которых теперь можно обнаружить светодиодные ходовые огни. И сразу эта новинка подверглась атаке со стороны придушенных экономическим кризисом испанских коллег – зачем, мол, на утилитарную машину ставить фары с новомодными технологиями? Они ведь при замене обойдутся явно дороже! Французы нашлись сразу: это опция, не хотите – не берите, наше дело – предложить.

Фары – это не единственное, что отличает модернизированный «Боксер». Взгромоздившись в кабину, я первым делом обратил внимание на появившийся в центре сенсорный дисплей. Невелик, конечно, по сравнению с теми, что в легковых машинах, но его вполне хватает для управления «музыкой», подключения телефона и прочих второстепенных настроек. Для коммерческой техники это пока редкость. А у «Боксера» в пакете «Профешнл» экран дополняется еще и встроенной навигацией.

Это, пожалуй, единственная существенная перемена в интерьере. Хотя я не скажу, что он сильно устарел. Здесь по-прежнему можно найти огромное количество емкостей и ящичков для документов и прочего – по их количеству «Боксер», как и его ближайшие родственники «Фиат-Дукато» и «Ситроен-Джампер», является едва ли не чемпионом. А в конце года французы обещают представить еще одну опцию – встроенную док-станцию для планшетов.

Но если тронуться в путь, возраст машины ощущается серьезнее. Руль, регулируемый только по высоте, и тесноватая по современным стандартам



Автомобиль можно снабдить круиз-контролем, чтобы водитель меньше утомлялся на дальних перегонах.

В задней части поменялось только оформление фонарей.

Камера заднего обзора объединена с третьим стоп-сигналом.





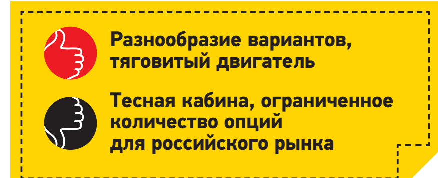
Камера выполняет также охранные функции, позволяя контролировать пространство позади фургона при открытых дверях.



кабина не дают устроиться максимально удобно. Переключение передач не всегда четкое. Кажется, что, пытаясь нащупать нужную скорость, двигаешь рычаг по странному узкому лабиринту – и утыкаешься в тупик. А когда 2,2-литровый турбодизель мощностью 130 сил (именно он был и остается основным на российском рынке) выходит на средние обороты и выше, ты уже не слышишь ничего, кроме его старательного, с надрывом, треска. Но тяги хватает вполне, чтобы вписывать даже нагруженный фургон в дорожный поток. Даже когда он, согласно европейским требованиям, укладывается в нормы Евро-5+ (российские версии по-прежнему останутся в рамках Евро-3). Ничего плохого не скажу и про эластичность дизеля: он совершенно не требует активно пользоваться коробкой передач, хотя полностью исключить переключения, конечно же, нельзя. Но вот аналогичный «Дукато» уже предлагается и с роботизированной коробкой.

Зато в моем «Боксере» я обнаружил клавиши, весьма необычные для обычного переднеприводного фургона. Одна из них заведует системой помощи при спуске с горы: здесь точно так же, как на вседорожниках, можно отпустить педали газа и тормоза, доверив процесс регулирования скорости электронике. Вторая – это электронная имитация блокировки межколесного дифференциала. Тоже незаменимая вещь – для зимы или поездок по проселку.

Конечно, это опции, которые можно заказать при явной необходимости, и, кстати, пока неясно, как с ними будет обстоять дело в России. Ведь, скажем, на машины в российских комплектациях опасаются ставить заднюю подвеску на выравнивающих пневмобаллонах – холодов, дескать, она не вынесет. И очень удобная камера заднего обзора, предоставляющая все «легковые» удобства, вплоть до расчерченной на экране монитора направляющей разметки, у нас вряд ли будет – ведь она входит в пакет «Профешнл», который ранее в России не предлагался. Кстати, у этой камеры имеется еще одна интересная функция – она включается при открытых задних дверях и позволяет следить за сохранностью груза не покидая кабину.



Ну и конечно, стоит отметить улучшения, подсказанные многолетней эксплуатацией. Фургону усилили кузов, уделив особое внимание проемам грузовых дверей, их петлям и механизму боковой сдвижной двери. Заодно поставили тормоза увеличенных размеров – теперь их ресурс должен заметно увеличиться.

А в остальном «Боксер» остался прежним. Удобным развозным автомобилем, предлагаемым в широком наборе вариантов. Три вида колесной базы и столько же вариантов высоты крыши позволяют скомбинировать версию под любые потребности. И это не говоря про шасси с кабиной и пассажирские модели.

Кстати, несмотря на солидный возраст, «Боксер» благодаря удачной политике компании «Пежо» на российском рынке занял в прошлом году шестое место по продажам среди легкой коммерческой техники – 7105 проданных машин. Впереди только различные варианты «газелей», легендарная ульяновская «буханка» и «Форд-Транзит». А во многом идентичный «Фиат-Дукато» явно отстает – в 2013-м было реализовано 6102 «итальянца». Так что второй раунд после рестайлинга «Боксер» точно выдержит. Как видно, для удачной конструкции возраст не помеха. ЗР

Асфальтовые шины **«Бриджстоун-Дьюэлер H/P Спорт»** катали вне дорог, преимущественно испытывая стойкость боковин к высоким нагрузкам. Они выдержали. А шины **«Экопия EP850»** призваны экономить топливо. Но вряд ли наши владельцы вседорожников будут подбирать шины именно по этому параметру.

С АСФАЛЬТА **В КАРЬЕР**

Шины для вседорожников Ecopia EP850, Dueler A/T 697, Dueler H/P Sport | **В продаже** с весны 2014 г. | **Автор** Александр Крючков

Вседорожники у нас в ходу, и в кризис они меньше других машин теряют в продажах. Вот почему, представляя новую линейку шин для автомобилей 4×4, японцы из фирмы «Бриджстоун» надеются поддержать интерес покупателей к своей марке. Компания даже заключила договор с внедорожной школой «Ленд-Ровер Экспириенс», чтобы демонстрировать новинки в действии всем желающим. Хотя странно: две шины из трех предназначены для асфальта, им идеально подошел бы скоростной трек.

Шины «Дьюэлер A/T 697» позиционируют как самые зубастые и проходимые. Впрочем, на тестовом «Дефендере» они не выглядели сурово. С сухой грунтовкой автомобиль на этих шинах справился играючи: он бодро колесил по косогорам и сносно держался в поворотах. Производитель уверяет, что и на мокром рыхлом грунте эти шины не пасуют: выручает модернизированный рисунок протектора. А еще инженеры говорят, что новый «Дьюэлер» стал существенно тише по сравнению с предыдущим поколением – шинами A/T 694. Возможно, но ревом своего турбодизеля «Дефендер» способен перекрыть гул даже зубастых кроссовых шин.

«Экопия EP850» – первая экошина, разработанная для вседорожников. У нее особая структура резины, поэтому при деформации она меньше нагревается и несет минимум энергетических потерь. Значит, и сопротивление качению невысоко. А чем оно ниже, тем меньше расход топлива и выбросы вредных веществ.

В шины «Экопия» был обут «Дискавери», причем организаторы предложили трассу с полосой препятствий, крутыми подъемами, спусками и боковыми уклонами. И как на таком маршруте говорить об экономичности? «Ленд-Ровер» преодолел все препятствия без заминок, но заслуга в этом вовсе не шин и даже не моя, а продвинутой трансмиссии. Искренне надеюсь, что в этой лесополосе я оставил минимум вредных выбросов.

Асфальтовые шины «Дьюэлер H/P Спорт» для дорогих вседорожников, пришедшие на смену модели H/P 680, обязаны обеспечить достойную управляемость и эффективное торможение на асфальте. Но меня вновь отправили на грунтовку – на сей раз на «Рейндж-Ровере». По извилистой и скользкой дорожке с перепадами высот приходилось ехать аккуратно, чтобы не уложить дорогой автомобиль на крышу (говорят, прецеденты были).

И еще. Покрышки «Дьюэлер» и «Экопия» отличают два очень важных для наших условий эксплуатации качества – высокий ресурс и стабильность основных свойств на протяжении большого пробега. В нашем жестком тесте они не сильно потрепались, значит, с асфальта в карьер можно съезжать без опаски. ЗР

«Бриджстоун-Дьюэлер A/T 697»: от 205/70R15 до 275/65R17. Цена от 3750 до 8950 рублей.



«Бриджстоун-Дьюэлер H/P Спорт»: от 215/65R16 до 285/50R20. Цена от 3200 до 14 750 рублей.



«Бриджстоун-Экопия EP850»: от 205/70R15 до 255/50R19. Цена от 3550 до 11 130 рублей.



KYB
Our Precision, Your Advantage

1 ГОД
2 ГОДА
3 ГОДА
4 ГОДА

Реклама

Время определяет расстояние

Износ амортизаторов увеличивает тормозной путь*

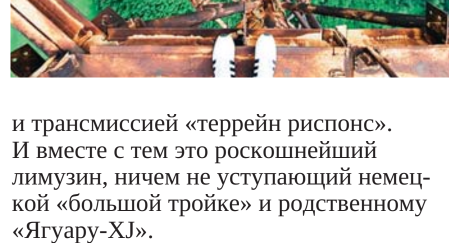


* при скорости 80 км/ч тормозной путь автомобилей с ABS увеличивается более чем на 4 метра!

www.kyb.ru

10 фото
см. с. 20

НЕБОЖИТЕЛИ


На этой отметке «высаживается» большинство бейсджамперов. Расстояние до земли примерно 330 м. А нам – выше!

На длинном «Рейндж-Ровере» – в глубинку и в вышину | **Производство** Великобритания | **От** 4 921 000 руб. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автор, Борис Бочкарев, Георгий Садков

«Зачем?» Этот вопрос я слышу изо дня в день – от друзей, родных и коллег.

Зачем ты вкладываешь деньги в реставрацию 30-летнего «Вольво»? Почему носишь кеды зимой? Ради чего собираешься ехать за тридевять земель и карабкаться на ржавую вышку? И почему это нужно делать на длиннобазном «Рейндж-Ровере»? Ведь общего между новым серебристым лайнером и ржавой грудой металла родом из СССР вообще ничего...

Ответ прост: это прикольно! Ведь нет ничего скучнее, чем стремление во всем разглядеть смысл.

СТРАНСТВУЮЩИЙ РЫЦАРЬ

У светлых умов из Бирмингема, растянувших стандартный пятиметровый «Рейндж» еще на 200 мм, на вопрос «зачем?» подготовлен блестящий ответ: такая прибавка внутри базы позволяет стереть рамки между представительскими седанами и лакшери-вседорожниками. А значит, можно побороться за покупателей, любящих ездить как с водителем, так и без оного, причем не только в пределах ровных дорог.

Длинный «Рейндж» и впрямь играет на стыке двух жанров, опровергая постулат, что универсальные вещи не могут безупречно выполнять несколько разных функций. Ведь это по-прежнему знакомый нам «проходимец», способный одолеть практически метровый брод (ЗР, 2012, № 12), с клиренсом от 220 до 295,5 мм (в зависимости от положения пневмоподвески) и трансмиссией «террейн риспонс». И вместе с тем это роскошнейший лимузин, ничем не уступающий немецкой «большой тройке» и родственному «Ягуару-XJ».

Длина «Лонга» – 5200 мм (лишь на 46 мм короче мерседесовского «S-класса»). В моторной линейке – дизельные и бензиновые агрегаты мощностью от 248 до 510 сил. По меркам сегмента цены базовых версий можно считать адекватными (от 4 921 000 до 8 295 000 рублей), а уровень пассажирского комфорта топовых исполнений Autobiography и Autobiography Black едва ли не выше, чем в салонах длиннобазных седанов.

Раздельные кресла из полуанилиновой кожи вместо привычного дивана?



Range Rover Long

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	**5200×2073×1835**
Колесная база, мм	**3123**
Колея спереди/сзади, мм	**1690/1683**
Объем багажника (VDA), л	**909/2345**
Снаряженная/полная масса, кг	**2488/3200**
Разгон 0–100 км/ч, с	**5,4**
Максимальная скорость, км/ч	**225**
Топливо/запас топлива, л	**А95/105**
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	**20,6/9,9/13,8**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V8, 32 клапана, 5,0 л; 375 кВт/510 л.с. при 6000 об/мин; 625 Н·м при 2500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А8

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвеска – пневматическая, на двойных поперечных рычагах/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 265/45R21

Пожалуйста! С памятью, вентиляцией и массажем. Откидной столик с электроприводом и USB-розеткой? Их два. Холодильник? Тоже пара: спереди и сзади. Причем задний отформован под бутылку шампанского и дуэт прилагающихся к машине бокалов.

Задние спинки «Рейнджа» можно откинуть на 17 градусов и, вытянувшись в полный рост, релаксировать под звуки 29 динамиков продвинутой 1700-ваттной системы «Меридиан». А можно достать из подлокотника пульт и посмотреть телевизор.

Кстати, только длинный Autobiography Black оснащается оттоманкой для заднего правого пассажира, штатными электрическими шторками на окнах и безальтернативным 5-литровым 510-сильным V8. Именно на такой машине мы и стартуем в город Галич, что в Костромской области. На часах 5:30 утра.



В основании откидных столиков с электроприводом – USB-розетка. Задним пассажирам полагается по 10,2-дюймовому телевизору. Звук можно слушать через беспроводные наушники.

Доплата за раздельные задние сиденья для версии Autobiography – 249 300 рублей. На машинах в исполнении Autobiography Black они предусмотрены в базе.

Фирменные бокалы сделаны специально под встроенный холодильник. Подобные детали, можно сказать, бесценны.

НЕ БОЯСЬ ПРЕГРАД

Пылить на «Рейндже» по обочинам или поворачивать из третьего ряда – всё равно что солидному и дорого одетому мужчине бегать по лужам или ломиться к кассам без очереди. Я не понимаю дорожных хамов. И особенно поражаюсь, если вижу представителя этой породы за рулем «Рейнджа». Ведь как только доводчик втягивает в проем тяжелую дверь, в салоне воцаряется атмосфера спокойствия и уверенности. И даже если в этот момент водителя угораздит поймать звезду, обретенное чувство превосходства настолько возвышенно и аристократично, что и за рулем хочется вести себя подобающим образом. Будто ты принц Чарльз.

Внутри – тишина! Огромная 2,5-тонная глыба летит над полотном трассы М8, словно Аладдин над Аграбой. За окнами проносятся Сергиев Посад, Переславль-Залесский, Ярославль… Восхищаюсь минимальными кренами кузова и невероятной собранностью шасси столь высокой и тяжелой машины. А обгоны даются легко и приносят колоссальное удовольствие. Всякий раз я абсолютно уверен в том, что тяги 5-литрового мотора хватит, чтобы загодя вернуться в свою полосу и не создать неудобств окружающим. Да и восьмиступенчатый автомат ZF, допускавший грубоватые (исключительно на фоне цены тестовой машины в 8 363 137 рублей) переключения в пробках, при трассовой езде выполняет свою работу отлично. Спортивный режим? Понятия не имею, кому он может понадобиться в связке с этим мотором.

Идиллию прерывает внезапное и громкое «бабах». Добро пожаловать в Костромскую область! Низкопрофильные шины, натянутые на 21-дюймовые диски, не любят заплаточного ремонта. А из него, как оказалось, соткана вся наша последующая дорога. Конечно, даже в таких условиях пневмоподвеска сносно отрабатывает дефекты покрытия, однако в этих краях «Рейндж-Роверу» очень далеко до летающего ковра.

А еще настораживает дефицит брендовых заправок. От необходимости





Климат-контроль четырехзонный. В боксе-подлокотнике – пара подстаканников и пульт.

Кресло-оттоманка полагается только заднему правому пассажиру и только на машинах в исполнении Autobiography Black.



заправляться сомнительным топливом спасает заполненный еще под Ярославлем 105-литровый бак. По крайней мере, машина прекрасно переваривает 95-й бензин, а расходует в нашем режиме 14,5 л на сотню. Прекрасные показатели для подобной мощности и динамики.

ИДЕТ К ВЕРШИНАМ

Семь часов пути пронеслись незаметно: поясница не затекла, спина не болит. «Рейндж» успел стать родным домом, но мы оставляем его у подножия 355-метровой мачты, ради которой проснулись в такую рань.

Вышку на шести растяжках построили в 1991 году для обеспечения Костромской области уверенным телевизионным сигналом, однако в эксплуатацию так и не ввели. А ведь она выше смотровой площадки Останкинской телебашни (328 м), выше Эйфелевой башни (324 м) и лишь 25 м уступает 102-этажному небоскребу Эмпайр-стейт-билдинг в Нью-Йорке. В общем… Рабочие перчатки – на руки. Кофр с камерой – на шею. Инстинкт самосохранения – к черту! Погнали!

Психологически первые 50 метров и первая растяжка – самое сложное. Залезешь на этот уровень, и дальше пойдет легко. Шаг за шагом, перекладина за перекладиной – и через полтора часа ты на 330-метровой отметке. Это широкая восьмиугольная площадка,

Спереди всё точь-в-точь как у короткобазной машины. Эргономика и материалы безупречны. Во время поездки заметил интересную особенность: телефон не может заряжаться по USB и одновременно проигрывать музыку через «блютус».

Сумки тонут в огромном багажнике. Однако при перевозке длинномеров можно рассчитывать лишь на лючок в спинке. Целиком сложить сиденья роскошной четырехместной версии не удастся.

Двойные козырьки – это очень, очень удобно!

Залетевший в потолочный дефлектор овод угодил в плафон, где и погиб спустя двое суток. Насколько трудоемким был процесс его извлечения, известно лишь сервисменам.

с которой совершают прыжки бейсджамперы, приезжающие сюда со всех уголков страны. На самый верх ведет закрытая 20-метровая труба – не больше метра в диаметре. Темная, с шатающейся лестницей. Настоящий ад для клаустрофобов! Согласитесь, глупо было бы стушеваться и не преодолеть эти последние метры. Ведь там, наверху, бодрящий ветер, фантастический круговой обзор и пьянящее чувство от осознания достигнутой цели. Черная крыша «Рейндж-Ровера» внизу – как несколько битых пикселов на зеленом экране травы и деревьев. И мы с друзьями просидели бы на вышке еще как минимум час, но раскаты грома и набежавшие дождевые тучи вынудили начать спуск.



Около 300 км «Рейндж-Ровер» на 21-дюймовых дисках мучился на дорогах Костромской области. И проявил себя достойно!

***

Еще до полуночи «Лонг» занял место на стоянке у дома. А значит, менее чем за 20 часов удалось преодолеть 1000 км и забраться на высоту 355 м, не накопив при этом особой усталости – если, конечно, не считать ноющих после подъема мышц.

Просматривая фотографии и вспоминая калейдоскоп событий за день, я могу с уверенностью утверждать, что этот автомобиль годится для любых жизненных ситуаций – даже таких парадоксальных и неестественных. В этом его главный и очень весомый плюс. «Рейндж-Ровер» – это удобно, быстро, стильно. А «Лонг» – это еще более высокий статус и невероятный комфорт.

В нем есть присущая английским автомобилям харизма. В него можно слепо влюбиться. А главное – он редкий образчик современного автомобиля, который можно выбрать, не задаваясь вредным вопросом «зачем?». ЗР


Универсальный лимузин, за рулем которого вас никогда не примут за наемного водителя


За цену топового «Лонга» можно приобрести однушку и даже создать в ней сопоставимый уют

2015 год станет новой вехой в истории кроссовера «Ниссана-Кашкай»: его начнут выпускать в России. Сборку наладят на заводе в Санкт-Петербурге. А пока дилеры продают «кашкаи» родом из Англии.

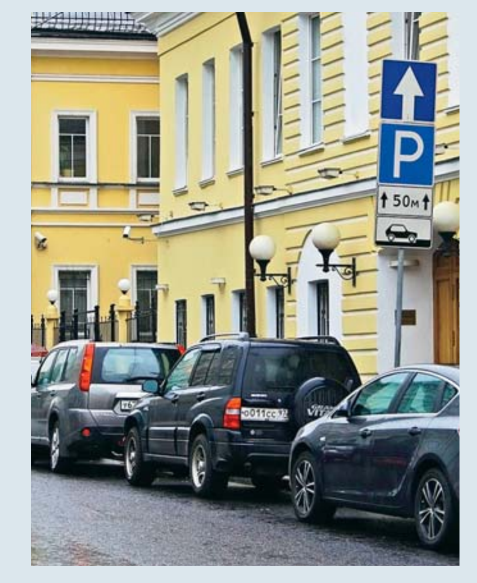


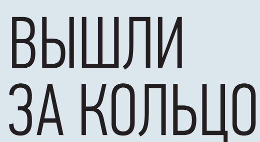
870 кг весит возрожденный «Дайхатсу-Копен». Мини-родстер длиной 3,4 м оснащен 63-сильным атмосферным мотором. Особенность машины в том, что 13 внешних кузовных панелей можно легко заменить, купив набор другого цвета.



КТО БОЛЬШЕ?

■ Два года назад фирма «Субару» вошла в Книгу рекордов Гиннесса, составив логотип фирмы из 1215 автомобилей. Новый рекорд – на счету «Тойоты»: 1416 любителей марки отозвались на клич красноярского дилера и выстроили на поле фирменную эмблему. Достижение официально зафиксировано представителем «Гиннесс Уорлд Рекордс».





ВЫШЛИ ЗА КОЛЬЦО

■ В июне в столице открылись первые платные парковки за пределами Садового кольца. Час стоянки около делового комплекса «Москва-Сити» стоит от 80 до 130 рублей. И это лишь начало. С 1 августа брать деньги за постой станут на 131 улице в границах Третьего кольца, а еще на 24 улицах полностью запретят стоянку. Тариф – 40 рублей в час. Власти города не скрывают намерения превратить к лету 2015 года в зону платной парковки все улицы в пределах ТТК. Хотя еще несколько месяцев назад администрация заявляла, что таких планов нет и что организовывать муниципальные стоянки за Садовым кольцом будут точечно.

РАДИО «ПРОБКИ»

■ Москва собирается запустить собственный пробочный сервис. Информация будет передаваться по радиосигналу и, в отличие от аналогичных программ, использующих Интернет, окажется бесплатной для пользователей. Приемником послужит штатный навигатор машины. Красивая идея, но потребуются усилия автопроизводителей. Сейчас радиоканал дорожных сообщений в России принимают машины лишь некоторых марок – «Вольво», «Хонда» и «Ленд-Ровер». Предполагается, что сервис будет отслеживать территорию в пределах МКАД и на расстоянии до 15 км от нее. Данные можно просматривать на карте в виде привычных цветных линий или прочитать как текстовое сообщение. За три года на создание и обслуживание сервиса потратят 700 млн рублей. В тестовом режиме услугу запустят уже в этом году.





к юбилею

ТРИ НА ТРИДЦАТЬ

В использовании аббревиатуры GTi компания «Пежо» не одинока. Однако в этом году французы отмечают 30-летний юбилей с того момента, как эти литеры впервые украсили машины «Пежо». К юбилею выпущена особая серия хэтчбека 208 GTi. Двигатель стал мощнее на 8 «лошадок» (всего 208 л.с.) и тяговитее на 25 Н·м (до 300 Н·м), и потому «особый» 208 GTi разгоняется до 100 км/ч на 0,3 секунды быстрее. Инженеры поколдовали над настройками подвески и рулевого управления, а вместо электронной имитации блокировки дифференциала применили настоящий «Торсен».

4 цилиндра с наддувом окажутся под капотом будущего «Шевроле-Камаро». По предварительным данным, маскл-кар обзаведется двухлитровым мотором от седана «Кадиллак-ATS». Сейчас в арсенале модели только классические моторы V6 и V8.



10000 машин «Иран Ходро» попадут в Россию до 2015 года. Компания из Тегерана возобновила поставки после пятилетнего перерыва. В продажу поступят три модели, созданные на платформах «Пежо-405» и «Пежо-206».

ГУДВУД ПРЕДСТАВЛЯЕТ

1. Во имя скорости

Показанный в Гудвуде родстер **«Ягуар F-Тип Проект 7»** родился не на пустом месте. Годом ранее здесь же, на Фестивале скорости, англичане презентовали одноместный вариант машины. А дизайн и раскраска суперкара отсылают к модели «D-Тип», блиставшей в 1950-х на гонках в Ле-Мане и отмечающей в этом году 60-летие.

Под капотом – неизменный британский 5-литровый V8 «Суперчарджед». Форсированный до 575 сил двигатель бросает стрелку спидометра от нуля до сотни за 3,9 секунды. Снаряженная масса «Проекта 7» составляет 1585 кг – на 80 кг меньше, чем у родстера «Ягуар F-Тип V8 S». Карбоновокерамические тормоза с шестипоршневыми суппортами спереди и четырехпоршневыми сзади входят в стандартную комплектацию. Машина вполне может претендовать на звание серийной, хотя будет сделано лишь 250 экземпляров. Цена родстера в Британии – 135 тысяч фунтов.

1



2. Дизельный спортсмен

Созданием заряженных версий с моторами на тяжелом топливе увлекается все больше производителей. К концернам «Фольксваген» и БМВ присоединился «Форд». После рестайлинга хэтчбеки и универсалы **«Фокус ST»** доступны для заказа с двухлитровым дизелем мощностью 185 «лошадей». Через 8,1 секунды после старта машина уходит на вторую сотню. Не рекорд. Зато заявленный средний расход – всего 4,4 л/100 км. Объем выбросов CO_2 составляет 114 г/км. А 250-сильный бензиновый двигатель изменений не претерпел. Остается лишь добавить, что «Фокус ST» освежили новыми бамперами и оптикой, а в интерьере появился мультимедийный комплекс с 8-дюймовым монитором.

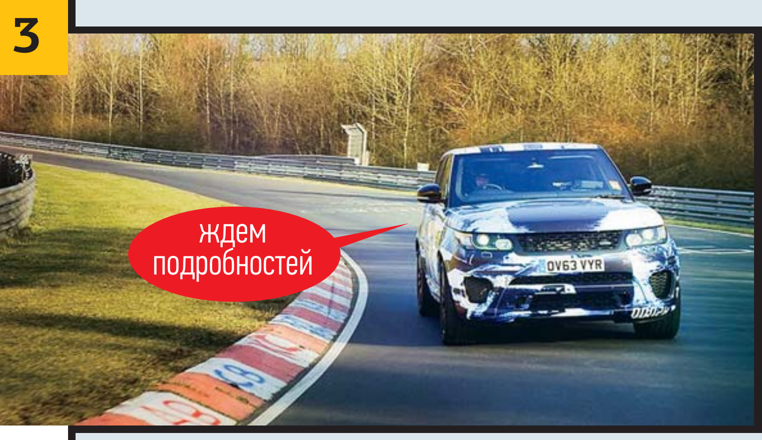
2



3. Серьезные буквы

В России СВР – это Служба внешней разведки. В британском исполнении эта аббревиатура звучит не менее грозно, ведь за ней скрывается самый мощный и быстрый вседорожник в истории марки «Ленд-Ровер». Речь о **«Рейндж-Ровере Спорт SVR»**, который вооружен 550-сильной «восьмеркой» с компрессором. Динамические характеристики новинки производитель пока держит в секрете. Известно лишь время разгона до сотни – менее 5 секунд. Показатель на уровне таких грандов, как «Порше-Кайен Турбо S» и «Мерседес-Бенц ML 63 AMG». От обычных «спортов» топовую версию отличают агрессивные бамперы, перенастроенные подвеска, тормоза и рулевое управление. В серию вседорожник пойдет в следующем году.

3



1 м в длину потеряли парковочные места в центре Москвы. Теперь водителям нужно вписаться в 6,5 м. Изменения приведут к увеличению числа машино-мест в городе.



5-дверный БМВ 4-й серии «Гран Купе» не станут превращать в заряженную М-версию. Баварцы сочли проект нерентабельным. Посему в семействе М3/М4 по-прежнему останется только три типа кузова: седан, купе и кабриолет.



ДВОЙНОЕ НАДУВАТЕЛЬСТВО

Две оригинальные подушки безопасности представил «Форд». Подушку для защиты коленей переднего пассажира инженеры решили скрыть не под передней панелью, как у остальных производителей, а за крышкой бардачка. При столкновении наполнившийся газом резервуар подвинет створку перчаточного ящика вплотную к седоку, обеспечив оптимальное замедление тела. Первыми из серийных машин это новшество примерят кроссовер «Эдж» второго поколения и спортивный «Мустанг». Другая разработка предназначена для микроавтобусов «Форд-Транзит». Шторка безопасности длиной более 4,5 м и высотой 0,9 м защитит при боковом ударе пассажиров всех пяти рядов. Заряды для заполнения газом гигантской 120-литровой подушки поджигаются двумя пиропатронами, а электроника контролирует равномерность ее раскрытия. Для сравнения: аналогичная шторка в новом поколении «Мондео» имеет объем всего 42 литра.

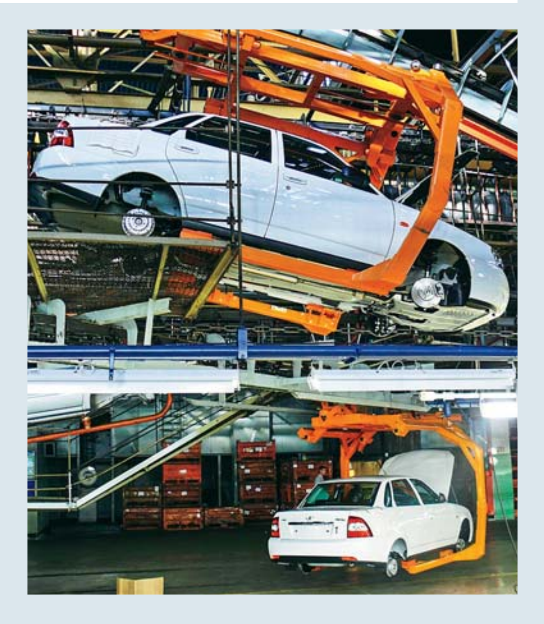
ПО ЗАСЛУГАМ

■ В третий раз подряд жюри конкурса «Двигатель года» признает лучшим турбомотор фордовского семейства «Экобуст» объемом 999 кубиков. Первенство в номинации «Лучший новый двигатель» досталось двухлитровому агрегату AMG, известному по машинам на платформе «Мерседеса» А-класса. В спортивном классе победила «Феррари», а за заслуги перед экологией эксперты отметили силовую установку «Теслы-Модель S».

Номинация	Победитель
Двигатель года	**«Форд»**, **1,0 л**, 3 цилиндра, турбонаддув
Лучший новый двигатель	**«Мерседес-Бенц AMG»**, **2,0 л**, 4 цилиндра, турбонаддув
Лучший «зеленый» двигатель	Электрическая силовая установка **«Тесла»**
Лучший спортивный мотор	**«Феррари»**, **4,5 л**, 8 цилиндров, атмосферный
Меньше 1 литра	**«Форд»**, **1,0 л**, 3 цилиндра, турбонаддув
От 1,0 до 1,4 литра	**«Фольксваген»**, **1,4 л**, 4 цилиндра, двойной наддув
От 1,4 до 1,8 литра	**БМВ/ПСА**, **1,6 л**, 4 цилиндра, турбонаддув
От 1,8 до 2,0 литра	**«Мерседес-AMG»**, **2,0 л**, 4 цилиндра, турбонаддув
От 2,0 до 2,5 литра	**«Ауди»**, **2,5 л**, 5 цилиндров, турбонаддув
От 2,5 до 3,0 литра	**БМВ**, **3,0 л**, 6 цилиндров, турбонаддув
От 3,0 до 4,0 литра	**«Мак-Ларен»**, **3,8 л**, 8 цилиндров, двойной наддув
Свыше 4 литров	**«Феррари»**, **4,5 л**, 8 цилиндров, атмосферный

ПРИМИТЕ ЗАКАЗ

■ АВТОВАЗ перешел на новую схему работы с дилерами. Теперь отгрузка машин идет в соответствии с предварительными заказами. Их формируют продавцы, исходя из запросов покупателей. Новшество потребует пересмотреть логистику и принцип работы с поставщиками, но позволит снизить потери завода от перепроизводства, что на сегодняшний момент гораздо важнее. Президент АВТОВАЗа Бу Андерссон пояснил, что это лишь один способ из целого комплекса мер по уменьшению издержек. Предприятию нужно сэкономить 10 млрд рублей, и менеджмент уже нашел, как сохранить 80% из них.



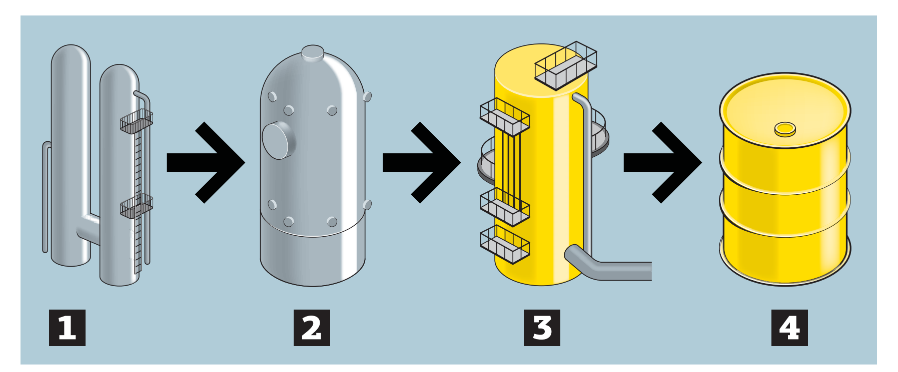
РАЗРЫВ ШАБЛОНА

110

■ «Росавтодор» отчитался о снижении аварийности более чем в два раза на федеральных трассах, где максимальная скорость была увеличена до 110 км/ч. Хорошее дорожное покрытие и современные развязки даже в сочетании с высокими скоростями оказались безопаснее иных мест, увешанных знаками «40». Ведомство продолжит практику повышения лимитов скорости на федеральных трассах. На очереди еще 11 отрезков на магистралях «Кавказ», «Урал», «Уссури» и «Балтия».

Материалы рубрики подготовил Максим Сачков

ГОНЯТ ИЗ ГАЗА



1. Получение синтез-газа. Это смесь окиси углерода (CO) и водорода, которая образуется при взаимодействии кислорода и метана, выделяемого из природного газа.
2. Синтез-газ поступает в реактор, где при участии катализатора синтезируются жидкие углеводороды (процесс Фишера – Тропша).
3. Синтезированные углеводороды попадают в установку гидрокрекинга, где тяжелые молекулы расщепляются на более мелкие.
4. Из основной смеси получаются различные фракции: базовое масло, дизель, бензин, керосин.

Основу для моторного масла (так называемую базу), в которую потом добавляют присадки, обычно получают перегонкой из нефти. Компания «Шелл» разработала технологию PurePlus, позволяющую производить базовое масло из природного газа. Процесс GTL (Gas To Liquid, «газ в жидкость») разбит на несколько этапов (см. рис.).

Весомое преимущество технологии PurePlus – независимость от нефтяных поставок. Кроме того, качество базового масла, полученного из природного газа, выше. Ведь в метане, в отличие от нефти, нет примесей, химический состав формируется на молекулярном уровне. По физико-химическим свойствам масло PurePlus ближе к синтетике: стабильная вязкость, отличные низкотемпературные характеристики, повышенная стойкость к окислению. На практике это означает, что масло дольше сохраняет основные свойства, у двигателя снижается аппетит, увеличивается ресурс деталей. При этом масла PurePlus существенно дешевле синтетических. С весны линейку масел «Шелл-Хеликс Ультра» голландский производитель выпускает только на базовой основе, полученной из природного газа по технологии PurePlus. В том числе и в России.

ДЕРЖАТЬ ПЕРЕД ГЛАЗАМИ

Проекционный дисплей в автомобиле не новинка. Но возможностей для совершенствования этого прибора хоть отбавляй. Например, фирмы «Бош» и БМВ разработали новый проектор, который формирует изображение высокого качества и наделен функцией дополненной реальности. Виртуальная картинка (данные о мгновенной скорости и ограничениях, информация дорожных знаков и навигатора) словно накладывается на окружающую обстановку – у водителя создается впечатление, что он видит подсказки на расстоянии пары метров перед автомобилем.

Изображение проецируется не на ветровое стекло, как у многих нынешних систем, а на расположенный за приборным щитком пластиковый экран. Система компактна и не требует серьезных технических изменений для установки на выпускаемые модели. Новый проекционный дисплей уже появился на «Мини», а потом его примерят и другие модели, причем, как утверждают в фирме «Бош», не только производимые концерном БМВ.

Система состоит из двух блоков – формирующего изображение и отображающего. Первый – это маленький, чуть больше спичечного коробка, цветной жидкокристаллический дисплей с разрешением 480×420 пикселов. На нем формируется исходная картинка. Она, как слайд в диапроекторе, подсвечивается источником света – яркой светодиодной лампой со световым потоком 300 лм. Световой сигнал через сложную оптическую систему проецируется на практически прозрачный пластиковый экран с асферической (с переменным радиусом кривизны) поверхностью, которая увеличивает изображение в пять раз – прямо как линза на древних телевизорах КВН, но без искажения картинки. Кстати, похожая конструкция с проекцией на экран давно реализована на «Пежо-3008». Но «Бош» в своей системе использует TFT-дисплей с активной матрицей, у которого каждым пикселом управляет отдельный транзистор, а потому качество изображения выше и вариантов отображаемой информации больше, чем у сегментного дисплея «Пежо».



Пластиковый экран можно оснастить электроприводом. При выключении зажигания он будет скрываться в приборной панели (опять же, как на «Пежо»). Угол наклона дисплея водители смогут отрегулировать под себя – как, впрочем, и яркость. Кроме того, яркость изменяет автоматика, опираясь на показания датчика света.

ПОКАЗЫВАТЬ ПАЛЬЦЕМ – ТЕХНОЛОГИЧНО



Вы ничего не слышали о проекте «Индустрия 4.0»? Он инициирован немецким правительством и направлен на массовое внедрение в промышленность цифровых и информационных технологий. По сути, это четвертая индустриальная революция, которая, начавшись в Германии, должна охватить весь мир, – переход к эпохе автоматизированных и интеллектуальных производств. И машиностроение – одна из первых отраслей, затронутых этой революцией.

Первые шаги уже делаются. Один из примеров – пилотный проект БМВ на заводе в Ландсхуте (близ Мюнхена), где делают бамперы. Он демонстрирует, как в скором будущем будут взаимодействовать человек и машина, работая параллельно в реальной и виртуальной средах.

Например, любой бампер перед установкой на автомобиль проходит жесткий контроль, все выявленные дефекты документируются. Часто требуется фотосъемка, подробное описание дефекта, его точная локализация. Новая технология принципиально меняет этот процесс: вместо десятка операций работнику достаточно лишь указать пальцем на повреждение или брак. Размещенные над рабочим местом две 3D-камеры зафиксируют этот жест, а инфракрасные датчики, формирующие невидимую систему координат, точно зафиксируют положение проблемного участка, что мгновенно будет отражено на 3D-модели. Бампер вместе с его виртуальной копией уходит в ремонтный цех, а работник принимается за следующую деталь, вместо того чтобы заполнять кучу бумаг, а потом еще передавать их коллегам. Дело идет быстрее, ошибок – минимум, нагрузка на человека меньше.

И это только начало индустриальной революции. Страшно подумать, к чему она приведет через несколько лет. Страшно интересно.

Аккумуляторный завод “Алькор”: выбираем передовые технологии

Впервые в России внедрена новейшая технология штамповки токоотводов положительных электродов.

Фирма «Алькор» имеет уже более чем двадцатилетнюю историю. Компания планомерно и чётко шла к своей цели по созданию собственного завода. Так в 2001 году был сделан проект завода, рассчитанного на выпуск 1 млн. аккумуляторов в год. Большое внимание было уделено оборудованию и технологиям производства. Выбор был сделан в пользу канадских, американских и европейских производителей современного высокотехнологичного оборудования для производства стартерных аккумуляторных батарей. Внедрение оборудования было поэтапным, это позволило обойтись без привлечения инвесторов. В 2003-2004 гг. были запущены цех формирования батарей и очистные сооружения, участок подготовки очищенной воды, по качеству соответствующей дистиллированной для приготовления высококачественных электролитов, затем сборочный цех. Полный цикл технологического процесса по изготовлению аккумуляторных батарей был завершён в 2005 году с вводом в эксплуатацию литейно-намазочного цеха. Таким образом, 2005 год является началом истории развития нового аккумуляторного завода фирмы “Алькор” в Тюмени.

Казалось, что построенный завод на тот период был достаточно высокотехнологичным, однако мировой промышленный прогресс подтолкнул к дальнейшему развитию. Более современные технологии на заводе стали широко внедряться с 2009 года после покупки оборудования и технологии у канадской фирмы Cominco - одного из лидеров внедрения высоких технологий на американском континенте. Это была но-



Для справки.
Во всём мире усовершенствование технологии изготовления аккумуляторной батареи происходило на протяжении всего периода производства аккумуляторов. Для изготовления отрицательного токоотвода аккумулятора в настоящее время в большинстве случаев применяется технология просечки и растяжки из литой ленты. Для его изготовления используются свинцово-кальциевые сплавы. На сегодняшний день эта технология самая приемлемая как по стоимости производства так и по достигаемым электрическим и прочностным характеристикам.

Другое дело - положительный электрод аккумулятора. Он намного больше подвергается негативным факторам , главным из которых является коррозия токоотвода. Коррозия приводит к разрушению токоотвода, а эксплуатация аккумулятора при высоких температурах в летний период , запуски в тяжёлых условиях ещё больше усугубляют процесс разрушения. Для того, чтобы повлиять на эти процессы, уменьшить их негативные последствия, и была разработана новая технология, которая позволяет изготавливать положительный электрод из литой ленты методом штамповки, позволяющий применять сложные свинцовые сплавы, в состав которых входят кальций, олово, алюминий, серебро и др.

PUNCH (штамповка) - новейшая технология изготовления токоотводов автомобильных аккумуляторов



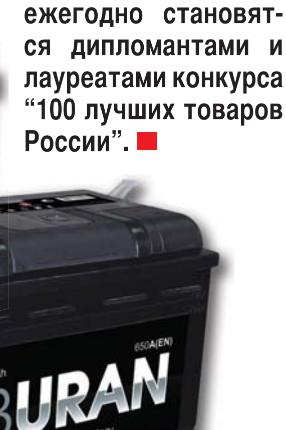
вая ступень в развитии. В этот же период создаётся новый участок литья пластмасс, где в течение 2009-2010 гг. налажен полный цикл по выпуску пластмассовых изделий для всех типов АКБ, выпускаемых заводом. Новейшие технологии, а также высококвалифицированный персонал позволили в короткий период создать широкую номенклатуру гибридных аккумуляторных батарей ёмкостью от 45 до 225 а/ч.

Сегодняшняя политика завода - это прежде всего улучшение качества выпускаемой продукции, вывод её на самый высокий мировой уровень. Так в течение 2013-2014гг., наряду с передовыми зарубежными производителями аккумуляторных батарей, завод первым в России внедрил новое высокотехнологичное оборудование по изготовлению токоотвода положительного электрода методом штамповки (PUNCH технология).

Новая технология штамповки даёт ряд неоспоримых преимуществ по сравнению с другими применяемыми технологиями (просечно-растяжная, гравитационное литьё). В штампованном положительном токоотводе максимально сохраняется кристаллическая структура свинцового сплава, высокая структурная прочность, сохраняется полная рамка токоотвода.

Особо стоит отметить применение свинцово-кальциевого сплава с содержанием серебра, позволяющего добиться максимального снижения коррозии при эксплуатации в условиях повышенной температуры. Именно при высоких температурах, особенно в жаркий летний период в городских пробках положительные электроды аккумулятора подвергаются сильной коррозии, а уже зимой аккумулятор выходит из строя из-за разрушенных электродов. Серебро помогает противостоять такому разрушению, существенно увеличивая срок службы аккумулятора.

На заводе обновили дизайн и начали серийный выпуск аккумуляторных батарей марок «Тюменский медведь» Ca/Ca и Tyumen BatBear Ca/Ca, у которых, благодаря новой технологии изготовления положительных токоотводов, улучшились электрические характеристики, повысилась надёжность, увеличился срок эксплуатации. Аккумуляторные батареи марок Buran и Space, которые ранее выпускались с применением положительного токоотвода, изготовленного по просечно-растяжной технологии, теперь усовершенствованы и комплектуются штампованными положительными токоотводами.



Благодаря стремлению к качеству выпускаемой продукции наши аккумуляторы становятся всё более популярны. Сегодня наша дилерская сеть охватывает большую часть России. Продукция завода ежегодно участвует в крупных международных выставках. Наши аккумуляторы “Тюменский медведь” являются победителем международного конкурса “Лучшие товары и услуги - Гемма” (2013 год), а с 2007 по 2013 год ежегодно становятся дипломантами и лауреатами конкурса “100 лучших товаров России”.



www.alkor-tmn.ru

ТЕСТЫ

86 «НИССАН-КАШКАЙ», «КИА-СПОРТИДЖ» И «СУБАРУ-XV»

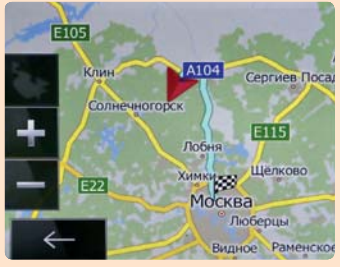


100 «ЛАДА-ЛАРГУС»: ПОДБИРАЕМ ПЯТУЮ ПЕРЕДАЧУ

106 ТЕРМОЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ОХЛАДИТЕЛИ НАПИТКОВ



108 «АЛЬФА РОМЕО-ДЖУЛЬЕТТА» И «ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ»



116 ШТАТНЫЕ НАВИГАЦИИ: КАКАЯ ЛУЧШЕ?

124 РЕМОНТИРУЕМ «ПЕЖО-408»

128 ПОЛИРУЕМ КУЗОВ

132 «КИА-СОУЛ»: НОВЫЙ ПРОТИВ СТАРОГО



Дополненная реальность: 87, 109, 132

БЕЛЫЙ НАЧИНАЕТ И...

Трио популярных компактных кроссоверов | **Соперники** Nissan Qashqai, Subaru XV, Kia Sportage | **Автор** Юрий Тимкин | **Фото** Александр Кульнев



20 фото
см. с. 20

Семь лет назад «Кашкай» не просто взорвал рынок – он стал родоначальником класса компактных кроссоверов. «Шкода-Йети», «Мицубиси-ASX» и его французские клоны, «Рено-Дастер», «Опель-Мокка» – все они появились позже, пытаясь угнаться за «Кашкаем» по объемам продаж. Хм, угнаться? Европейцы, а следом за ними и россияне словно с ума посходили: за «кашкаями» вытянулись очереди! Даже в прошлом году, когда полным ходом готовилась смена поколений, спрос на него оставался высоким.

У журналистов ЗР на «Кашкай» тоже хороший «спрос» (сколько километров пройдено на разных модификациях!), – и как только машина второго поколения появилась в продаже, мы отрядили одну из них на Дмитровский автополигон. А в соперники определили весьма успешный на рынке «Киа-Спортидж» и набирающий обороты «Субару-XV». По зубам ли они новичку?

РАССТАНОВКА ФИГУР

Велик был соблазн взять «Кашкай» с новым 1,2-литровым турбомотором DIG-T, который пришел на смену 1,6-литровому атмосфернику. Побывавший на панъевропейской презентации машины Кирилл Милешкин утверждал, что этот малокубатурный бодрячок заслуживает внимания (ЗР, 2014, № 1). Да и новый 130-сильный дизель 1,6 dCi интересен! Но наши автомобилисты по-восточному консервативны. Это по настоятельным просьбам россиян и украинцев ниссановцы сохранили в гамме 2-литровую атмосферную «четверку» – и можно смело предположить, что именно такие машины станут хитами продаж. Что же, пойдем на поводу...

А еще наши люди чураются кроссоверов с механическими коробками, ибо несолидно. Коль не хочешь ворочать «мешалкой», бери 2-литровый «Кашкай», потому что «маленький» бензиновый мотор агрегатируется только с шестиступенчатой механикой. А поскольку «Субару-XV» бывает только полноприводным и только бензиновым, у нас вовсе не осталось возможностей для маневра: берем полноприводные 2-литровые машины с автоматической трансмиссией.

И участники теста встали один к одному: 144-сильный «Кашкай» с вариатором, 150-сильный «Спортидж» с шестиступенчатым автоматом и 150-сильный XV с вариатором.

Как водится, в пресс-парк ниссановцы отрядили топовый автомобиль. В прайс-лист страшно заглядывать: наш «Кашкай» в исполнении «LE Спорт» оценен в 1 336 000 рублей! Столько же сейчас стоит полноприводный дизельный «Фрилендер» с автоматом – кроссовер классом выше и с хорошими внедорожными задатками. За что дерут такие деньжищи?

За новизну и модное оснащение. Тут тебе и охлаждаемые подстаканники, и камеры кругового обзора, и электроручник, и подогрев ветрового стекла, и мониторинг слепых зон, и система слежения за разметкой… Нужно ли все это хозяйство большинству покупателей – вопрос отдельный. Меня же смутили красивые 19-дюймовые колеса. Дело даже не в том, что комплект зимних шин влетит в копеечку. Я о плавности хода. «Кашкай» и прежде не отличался мягкостью подвески, а на этих «катках» с 45-процентным профилем машина превращается в трамвай: на ровном Дмитровском шоссе, что ведет к полигону, я пересчитал даже невидимые глазу паутинки трещин!

Не хочу забегать вперед с оценкой плавности хода (вдруг конкуренты не лучше?), но советую брать «Кашкай» на колесах поменьше , благо другие комплектации подразумевают 16- и 17-дюймовые.

У конкурентов колеса поскромнее и оснащение не богаче, но ценники

Kia Sportage

Второе поколение «Спортиджа» показали в 2010 году. Нынешней весной на рынок вышли модернизированные версии. Несмотря на появление в линейке новых вариантов силовых агрегатов, до нас они не добрались.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 2,0 л (150 л.с.); дизельные, 2,0 л (136 либо 184 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-скоростная механическая либо автоматическая

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 909 900–1 459 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., автомат, 1 359 900 руб.

Nissan Qashqai

Второе поколение «Ниссана-Кашкай» дебютировало в начале 2014 года. В отличие от предшественника, модель выпускают с одним вариантом колесной базы; удлиненной семиместной модификации не будет – ее функции возьмет на себя будущий «Х-Трейл».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 л (115 л.с.), 2,0 л (144 л.с.); дизельный, 1,6 л (130 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-скоростная механика или вариатор

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 848 000–1 336 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 144 л.с., вариатор, 1 336 000 руб.

Subaru XV

Второе поколение «Спортиджа» появилось в 2010 году. В начале нынешнего года стартовали продажи обновленной версии. Правда, доступный в Европе дизель в России так и не появился.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (114 л.с.), 2,0 л (150 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика или вариатор

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 009 000–1 336 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 150 л.с., автомат, 1 306 000 руб.

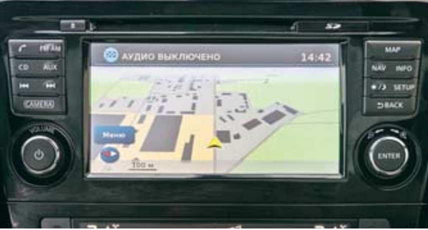


Вариатор «Кашкая» порадовал быстрыми откликами и тем, что не заставляет двигатель орать раненым зверем. Отличный агрегат!

Интерьер «Кашкая» избавился от прежней скромности: такое качество отделочных материалов предшественнику и не снилось.



Панель приборов хороша, но как только выглядывает солнышко, она начинает сильно бликовать. У конкурентов этой беды нет.



Экран мультимедийной системы «Ниссана» дает самую яркую и четкую картинку.



Управление полноприводной трансмиссией по-прежнему возложено на шайбу: менять режимы ее работы можно не глядя.

словно под копирку списаны. «Субару-XV» 2,0-S в топовом исполнении EH оценен в 1 306 000 рублей, а «Киа-Спортидж» 2,0 в комплектации «Премиум» стоит 1 359 900 рублей.

КОМБИНАЦИОННОЕ ЗРЕНИЕ

Новый «Кашкай» проектировали в Европе, но под присмотром японца Широ Накамуры, который сотворил такие шедевры, как GT-R, 350Z и «Инфинити-FX». Талантливый шеф-дизайнер курировал и первый «Кашкай»: чувствуется фамильная преемственность, хотя прежний сдержанный облик уступил место жизнеутверждающим формам с многочисленными складками и взлетающей подоконной линией. А как идет новичку жемчужно-белый перламутр!

Гляжу в светодиодные глаза «Кашкая» и... Мне одному кажется, что он стал заметно крупнее? Провел опрос среди коллег – все согласно кивнули. Но заглянул в технические характеристики и глазам не поверил: машина подросла совсем чуть-чуть и размерами не превзошла конкурентов, а лишь догнала их. Дизайн – великая сила!

Заглянешь в машину – тоже ахнешь. Вместе с былой простотой линий исчезли и непритязательные материалы, которые мы хулили не единожды. К чему ни прикоснешься, все приятно на ощупь. Симметрия передней панели нарушена едва заметным разворотом центральной консоли к водителю: до кокпита еще далеко, но все равно греет душу. А обшитые белой замшей сиденья? Шик!

Мне уже и цена не кажется завышенной, и электрический ручник не видится излишеством, а самые невинные сомнения невольно гоню прочь:



Шикарные на вид, эти сиденья оказались не самыми удобными.

Шестиступенчатый автомат не отличается скорострельностью. Для ускорения процесса приходится переходить в ручной режим переключений.

Многодисковую муфту привода задних колес можно заблокировать.

Интерьеру «Спортиджа» возраст не помеха: он по сей день выглядит свежо.



С этого года вместо трех раструбов – всего два. Между ними обосновался цветной монитор.



Управление мультимедиа у «Киа» самое логичное. Жаль, отзывчивость экрана на прикосновения слегка подкачала.



Подогрев руля нечасто встретишь в этом сегменте. Полезная вещь при наших морозах!

разве может в этом уютном автомобиле хоть что-то быть неудобным, непродуманным, странным?

Может. Например, сиденья: им явно недостает выраженного поясничного упора. Да и угол излома спинки вынуждает горбатиться и останавливаться на разминку через полтора-два часа пути. От куцей площадки для отдыха левой ноги толку чуть: ступня с нее постоянно соскальзывает.

Сделанные по настоянию российских клиентов воздуховоды в торце центрального туннеля (на европейских машинах их нет) – это хорошо. И распахивающиеся на большой угол широкие задние двери – тоже плюс. Но для того, чтобы попасть на сиденья второго ряда, приходится изрядно пригибаться – заставляет лихо ниспадающая крыша. А как забрался, жалеешь, что «Кашкай» не подрос еще больше: в коленях стало лишь на сантиметр просторнее – сидишь не впритык, но и вольно себя не чувствуешь.

«Киа» модернизировали в начале нынешнего года, но его облик практически не изменился, поскольку обновления коснулись лишь начинки (ЗР, 2014, № 5). Тем не менее «Спортидж» остается одной из самых броских моделей в классе.

Интерьер тоже не назовешь устаревшим. Особенно хороши встроенные в колодцы яркие приборы и двухъярусная передняя панель. Кресла удобнее ниссановских, а вот диапазон их регулировок мог бы быть и шире (например, рослым водителям хочется опустить сиденье на пару сантиметров). Аудиосистема с внешним усилителем и сабвуфером от «Инфинити» (прерогатива



У кресел «Киа» явный дефицит диапазона вертикальной регулировки.

Вариатор XV работает не так слаженно, как у «Кашкая», зато есть подрулевые лепестки ручного режима.

Интерьер непритязательный. Простецкий дизайн, бедненькое оснащение...



Приборы просты донельзя, но к удобству считывания информации претензий нет.



Навигация неплоха. Вот только адрес приходится забивать латинскими буквами. Отвыкли мы уже от этого.



На цветной дисплей бортового компьютера выводится несколько вариантов картинок – одна красочнее другой.



Спортивными эти кресла не назвать, но для дальней дороги они хороши.

топ-версии) порадовала мощным, насыщенным звуком – конкуренты до этого уровня недотянули. А как будет радовать зимой подогрев руля! Но в целом «Спортидж» уступает «Кашкаю» и в качестве материалов, и в уровне оснащения.

«Субару-XV» воспринимается иначе. Выглядит грозно, но даже угловатый дизайн не в силах скрыть тот факт, что это лишь приподнятый хэтчбек «Импреза». С нынешнего года продается обновленная машина (ЗР, 2014, № 5). Изменения затронули преимущественно подвеску и обошли стороной интерьер. И это чувствуется. Салон самый простецкий в нашей троице. Лаконичная центральная консоль, непритязательные приборы. Грустно.

Субаристы со стажем найдут что возразить: мол, не это главное в автомобилях «Субару». Согласен! К эргономике никаких претензий: идеальная посадка, отличная обзорность, всё под рукой. И в езде XV себя наверняка покажет. Но, друзья, в машине за 1,3 миллиона не должно быть четырех разнокалиберных дисплеев с сомнительным качеством картинки. А почему везде такой грубый пластик? Отчего рычаг вариатора обтянут дерматином? Что мешает встроить в противосолнечные козырьки подсветку? И не пора ли научить поворотники тройному морганию в ответ на легкое касание рычажка?

А как объяснить, что при схожих размерах XV заметно теснее? Во втором ряду чувствуешь себя как в ссылке – для коленей места достаточно, но ступни стремятся застрять под передними креслами. Центральный туннель велик, дополнительных воздуховодов нет,



Запас пространства в «Спортидже» больше, чем в других машинах.



Условия обитания во втором ряду XV спартанские.

а кармашек для бумаг лишь один – в спинке правого переднего сиденья.

«Спортидж» – всем пример! Удобная посадка сзади, простор во всех направлениях, а трансмиссионный туннель чисто символический. Для полного счастья не хватает лишь центральных воздуховодов, которыми радует только «Кашкай».

КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ

На машинах схожие по отдаче моторы, но насколько различаются их характеры!

У «Спортиджа» достаточные по меркам класса 150 сил. Но это лишь на бумаге: со своими обязанностями двигатель справляется на троечку. Резкие ускорения со средних скоростей – непосильная задача. Если до 60 км/ч «кореец» идет с соперниками ноздря в ноздрю, то затем скисает. Сотню набирает за 13,2 с, а это маленькая вечность. Положение не спасает и перевод автомата в ручной режим переключений: что толку, если у мотора явно выраженная сердечная недостаточность.

Справедливости ради надо сказать, что на полигоне ни одна машина не подтвердила заявленное время разгона. Отчасти потому, что машины в максимальных комплектациях заметно тяжелее. Кстати, «Спортидж», который и в базовом оснащении самый грузный, «просел» сильнее других.

«Субару»? Его знаменитый оппозитник выдает те же 150 «лошадок». Но какой бодрый старт! Чуть тронешь акселератор – и машина прыжком устремляется вперед. На небольших скоростях такой напор даже кажется избыточным, но вскоре выползают нюансы. Оказалось, что с эластичностью здесь далеко не полный ажур: разгон с 80 до 120 км/ч занимает у XV больше времени, чем у соперников, – обгоны даются водителю не без труда. Порадуемся тогда тому, что «Субару» оказался самым экономичным: средний





расход в ходе нашего теста составил 9,7 л/100 км, в то время как оппоненты на том же пути выпивали на литр больше.

«Бумажная» мощность, по идее, должна отправить «Кашкай» в нокаут – 144 л.с. Но замеры показали, что у «Ниссана» лучшая динамика! Да и по ощущениям он бодрее других. Двигатель охотно ускоряет машину с самых низов и с легкостью крутится вплоть до красной зоны тахометра, которая начинается с 6400 об/мин. На удивление хорош вариатор, имитирующий переключение квазификсированных передач и позволяющий в ручном режиме активно тормозить двигателем.

Сзади в «Кашкае» достаточно просторно, а вот садиться не очень удобно: низкая крыша заставляет кланяться машине.

«Кашкай» порадовал не только на прямой. В ходовых виражах он тоже проявил себя молодцом: охотно встает на дугу и четко придерживается заданной траектории, не досаждая чрезмерными кренами. Прозрачное рулевое управление с выверенным усилием на баранке позволяет держать автомобиль под полным контролем и на прямиках, и в поворотах. Есть и спортивный режим, придающий баранке пущую весомость. Но азарта во всем этом чуть. А если хоть немного превысить скорость в повороте, «Ниссан» и вовсе безвольно соскальзывает наружу, – но настолько мягко и прогнозируемо, что поймать этот момент сможет даже неподготовленный водитель.

«Субару-XV» – боец! Его рулевое настроено идеально, и с первых мгновений понимаешь, что инженеры старались ради тебя, водителя. При такой отточенной информативности привода всегда знаешь, что происходит с колесами. Каждый быстрый поворот – маленький восторг! Как лихо он исполняет все мои команды, как быстро и охотно меняет траекторию. Может, шут с ним, с дешевым интерьерным пластиком?

«Спортидж» не так ловок в виражах. Я уже морщусь от ярко выраженной недостаточной поворачиваемости, когда машина стремится уйти с траектории вместо того, чтобы занырнуть в поворот.



Радиатор практически не защищен. Предусмотрительные владельцы будут устанавливать дополнительную сетку.

ХОД НА ПОЛЕ

Вадим КРЮЧКОВ

Возможности каждого из троицы на грунтовой дороге сопоставимы. Именно на дороге – например, на типичном подъезде к дачным участкам. А на серьезное бездорожье соваться не стоит.

Все машины снабжены полноприводной трансмиссией с многодисковой муфтой. Но у «Спортиджа» и «Ниссана» ее можно заблокировать.

У всех схожая архитектура подвесок: спереди – поперечные рычаги и стойки «Мак-Ферсон», сзади – многорычажки (у переднеприводного «Кашкая» – торсионная балка). У «Ниссана» и «Киа» задние пружины установлены отдельно от амортизаторов, а у «Субару» – амортизационные стойки: XV и здесь самый легковой в троице.

Вне асфальта «Спортидж» позволяет ехать достаточно быстро, не опасаясь, что на очередной неровности автомобиль клюнет носом или чиркнет защитой. «Кашкаю» движение по проселку дается труднее: работать рулем приходится больше, а подвеска громко протестует – хочется не мчать, а ползти! Понятно, что шасси выдержит многое, но инстинктивно начинаешь жалеть машину. XV на грунте ближе к «Спортиджу»: автомобиль задорный, подбивает двигаться активнее, благо управлять им легко. Продольная раскачка невелика, да и солидный клиренс в 210 мм (у «Киа» и «Ниссана» соответственно 175 и 190 мм) вселяет надежду: за грунт не зацепишь.



«Ниссан» вывешивает колеса позже остальных, но из-за скромного угла въезда забираться на горку приходится с осторожностью.



По ходам подвески XV находится между «Кашкаем» и «Спортиджем», но по дорожному просвету превосходит их.



XV заметно шумнее «Киа», но тише «Ниссана» по части работы подвески. А вот дробь камней по днищу в «Субару» слышна громче, чем у других. «Кашкай» расстроил скрипом пластмассовых панелей салона.

Что касается живучести агрегатов, преимущество у «Кашкая» и «Спортиджа» – во многом благодаря компоновке. Их поперечно расположенные двигатели и коробки передач полностью закрыты от ударов подрамником и заводской защитой.

У «Субару» стальной лист оберегает лишь картер двигателя, а низ коробки передач ничем не прикрыт. Любителям езды вне асфальта рекомендую защиту коробки, которая продается с полным набором крепежа.



Колеса у «Киа» вывешиваются практически сразу: ход подвески минимален.







Багажник «Субару» по меркам хэтчбеков нормальный, но для кроссовера он мал.

Не добавляют уверенности ощутимые крены и не самый точный руль. Изменяемая «тяжесть» электроусиленного руля – игрушка: в любом из трех режимов работы усилителя между водителем и автомобилем остается неприятная недосказанность.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОБЕДА

Эх, колеса… Надежды мои не оправдались: «Кашкай» оказался самым жестким. Всю дорожную мелочовку он исправно транслирует в салон неприятным гулом и микротычками. Хорошо, что руль «развязан» с колесами, – на него практически не проходят удары. Но мне больно даже не за себя, а за подвеску: чувствуется, что она трудится на грани возможностей, не справляясь с тяжелыми 19-дюймовыми колесами. На неровностях посерьезнее «Ниссан» катит чуть мягче, но все равно мчать по среднеразбитой российской дороге счастья мало, поскольку на кочках машина соскакивает с траектории и мне приходится подруливать. Не для наших дорог такая обувка!

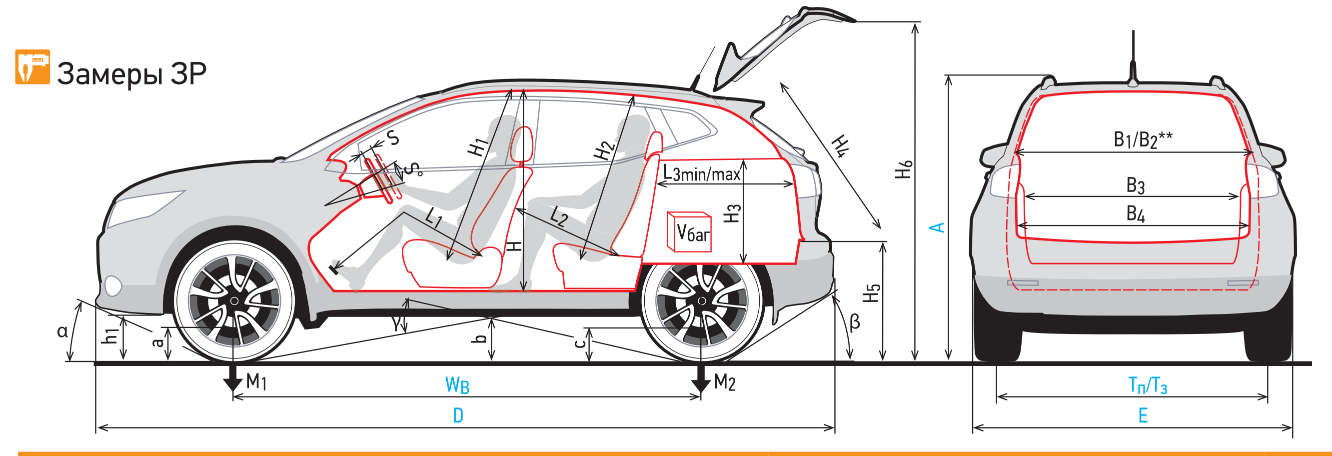
Чем понравился «Ниссан», так это шумоизоляцией. Первый-то «Кашкай» поначалу был шарабан шарабаном. После фейслифтинга он стал явно тише, а уж машина нового поколения и вовсе обрела благородство, которого прежде и в помине не было. Более серьезный заслон поставлен не только дорожным шумам – двигатель тоже утихомирили. А поскольку вариатор работает по новой программе да еще имитирует



Багажник вместителен и хорошо устроен: недостатка в крепежных петлях не испытываешь.

коробку-автомат, даже при интенсивном разгоне мотор не нудит на одной натужной ноте, как это по старинке делает «Субару». Замеры подтвердили: «Кашкай» – самый тихий в троице.

У «Спортиджа» колеса на дюйм меньше, но на той же Дмитровке малейшие неровности оборачивались дискомфортной тряской. Просто беда! Дали шинам остыть, проверили давление – а там лишние пол-атмосферы. Стравили излишек, и характер «корейца» стал



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	H_6, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./S, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
SUBARU XV	965–1170	1030	1410	1185	655–890	960	1365	785/1645	340	1070	770	236/310	940	780	1900	857 (59,5)	584 (40,5)	1441	3,0/40	285	4450	2635	1615	1780	1525/1525
KIA SPORTAGE	965–1150	1020	1445	1195	620–860	970	1385	880/1725	410	1015	785	308/564	840	760	1840	914 (56,9)	694 (43,1)	1608	4,5/40	315	4440	2640	1640	1855	1600/1601
NISSAN QASHQAI	960–1170	1020	1455	1250	640–875	970	1390	835/1830	420	1110	815	280/430	1040	765	1900	911 (58,7)	640 (41,3)	1551	5,0/50	235	4377	2646	1595	1806	1565/1550

*По первому ряду сидений/по второму.

Синий цвет – данные производителя.







«Кашкай» огорчил неряшливо скроенной обивкой пола и вываливающимся плафоном подсветки. Огрехи английской сборки?

миролюбивее. А еще «Киа» понравился стабильностью на скоростной трассе. Там, где «Ниссан» заставляет работать рулем или вовсе сбрасывать ход, «Спортидж» мчит как ни в чем не бывало. Достойный вариант для дальнобоя.

«Субару» не самый комфортный автомобиль. Двигатель ревет при интенсивном разгоне, как младенец после родов, а кузов раскачивается на волнах и приплясывает на буераках, заставляя постоянно корректировать траекторию. Но как же уверенно подвеска держит удар! Ямы и рытвины нипочем:

Параметры геометрической проходимости (замеры ЗР)

Модель	SUBARU XV	KIA SPORTAGE	NISSAN QASHQAI
Просвет, мм			
a	210*	175*	190*
b	240	220	205
c	225	210	195
Угол, град.			
α	20,0	25,6	20,0
β	31,0	29,8	30,0
γ	20,5	18,5	17,5

**По защите двигателя.*

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	
SUBARU XV	65,1	69,7	72,0	75,2	73,2
KIA SPORTAGE	65,5	66,9	70,2	74,3	76,2
NISSAN QASHQAI	66,9	68,7	70,8	74,9	71,7







Полноразмерной запаской располагает только «Спортидж». У остальных – докатки.

XV глотает их, не поперхнувшись, и уверенно летит по разбитой дороге. Есть в этой машине азарт, не полностью вымылась из ее жил раллийная кровь! XV моложавее, задорнее, интереснее. Поднять бы на достойный уровень акустический комфорт, увеличить багажник, чуть облагородить интерьер да слегка подрезать цену… Не слишком ли я размечтался?

«Киа» привлекает неординарным, нестареющим дизайном, просторным салоном и емким багажником. Но удручает плохонькая динамика: с дизельным мотором «Спортидж» в нашем тесте добился бы большего.

А победителем заслуженно становится «Кашкай». Красивый, современный, богато оснащенный и сбалансированный по большинству параметров кроссовер. Глядя в итоговую таблицу, понимаешь, что даже в более скромной (и недорогой) комплектации он не упустил бы победу: базовые ценности не испарятся, а на 16-дюймовых колесах машина будет намного комфортнее.

Так что у дебютанта есть все шансы повторить успех предшественника. А может, и превзойти его. Вы уже записались в очередь? ЗР

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Промежуточная оценка	Поведение вне дороги			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация		Энерговооруженность	Выносливость	Ходы подвесок	
SUBARU XV	8	8	9	7	8	7	8	7	9	7	8	8	9	7	7	7,80	8	8	8	7,83
	↑ Отличная обзорность, внушительный дорожный просвет, азартная управляемость									↓ Высокий уровень шума, специфические тормоза, скромный багажник							По плечу многое			
KIA SPORTAGE	8	8	8	8	9	9	7	8	8	8	7	8	8	8	8	8,00	7	8	7	7,88
	↑ Стабильное поведение на прямой, просторный багажник, обилие модификаций									↓ Вялая динамика, задумчивый автомат, жесткая подвеска							Верните меня на асфальт!			
NISSAN QASHQAI	7	8	9	9	9	8	9	8	8	8	7	8	8	8	8	8,13	8	8	8	8,11
	↑ Шикарное оснащение, бодрый двигатель, умный вариатор									↓ Неудобные кресла, шумная и жесткая подвеска							По проселку – только медленно			

Рабочее место водителя. «Кашкай» недобрал баллов из-за неудобного сиденья. Зато порадовал камерами кругового обзора, которые дают наглядную картинку. У «Субару» камер нет, однако водитель не испытывает никаких проблем.

Салон. «Кашкай» выделяется более богатым и современным оснащением. Сильной его стороной является и простор во втором ряду – в этом он не хуже «Спортиджа», который, впрочем, остался недосягаемым по части вместимости багажника. По всем этим параметрам XV заметно уступает своим визави.

Ходовые качества. Главным разочарованием стала вялая динамика «Спортиджа», хотя в мощности мотора он не уступает оппонентам. «Кашкай» самый слабый в трио, но удивил своей прытью. По темпераменту «Субару» находится где-то между соперниками, а одно из немногих «ездовых» нареканий в его адрес – малоинформативный привод тормозов.

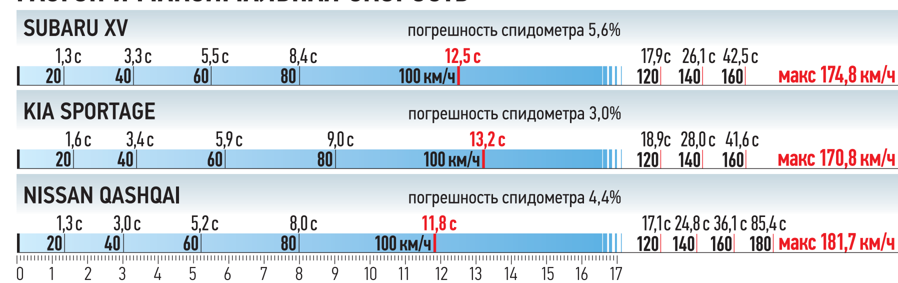
Комфорт. Самым шумным оказался XV: его силовой агрегат до назойливости громкий во всем диапазоне оборотов, на любой скорости. Зато по плавности хода «Субару» заметно обошел конкурентов, для которых не остаются незамеченными даже небольшие неровности.

Приспособленность к России. Несмотря на то что XV – это, по сути, легковой хэтчбек, по клиренсу он поспорит с иными вседорожниками. Но победить в этой номинации «Субару» оказалось не по силам: оценка снижена за скромную дилерскую сеть и отсутствие полноразмерной запаски.

Вне дороги. На бездорожье хуже других выступил «Спортидж»: короткоходная подвеска, недостаточная тяга мотора. Если под колесами размытая колея, «Киа» начинает просить пощады. Ходы подвесок тоже не порадовали: колеса вывешиваются раньше, чем у «Ниссана» и «Субару».

Баллы проставляются коллегиально группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



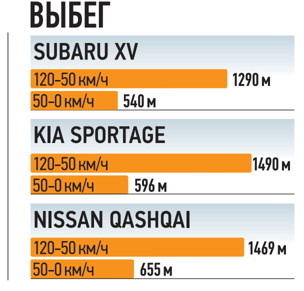
ЭЛАСТИЧНОСТЬ

SUBARU XV
- 60–100 км/ч (D) 7,4 с
- 80–120 км/ч (D) 9,3 с

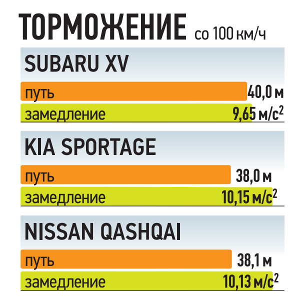
KIA SPORTAGE
- 60–100 км/ч (D) 7,5 с
- 80–120 км/ч (D) 8,9 с

NISSAN QASHQAI
- 60–100 км/ч (D) 6,5 с
- 80–120 км/ч (D) 8,8 с

ВЫБЕГ



ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч



Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры(СТОА)
SUBARU XV	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	54
KIA SPORTAGE	15 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	165
NISSAN QASHQAI	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	142

Данные производителя

Модель	SUBARU XV	KIA SPORTAGE	NISSAN QASHQAI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Снаряженная/ полная масса, кг	1415/1940	1655/2030	1522/1950
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,7	11,7	10,5
Максимальная скорость, км/ч	187	174	182
Радиус поворота, м	5,3	5,3	5,5
Топливо/ запас топлива, л	А95/60	А95/58	А95/60
Расход топлива: город./ загород./смешан. цикл, л/100 км	10,5/6,5/7,9	11,2/6,7/8,4	9,6/6,0/7,3
Выбросы CO_2, г/км	187	н.д.	169
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	Оп4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1995	1999	1997
Степень сжатия	10,5	10,3	11,2
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6000 об/мин	110/150 при 6200 об/мин	106/144 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	198 при 4200 об/мин	191 при 4700 об/мин	200 при 4400 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	CVT6	А6	CVT7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	3,58–0,57/3,67*	4,16/2,58/1,77/1,37/ 1,00/0,78/–/3,50	2,63–0,38/1,96*
Главная передача	3,70	3,65	6,39
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная
Рулевое управление	реечное с электро- усилителем	реечное с электро- усилителем	реечное с электро- усилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые
Размер шин	225/55R17	235/55R18	225/45R19

*Диапазон вариатора/з.х.

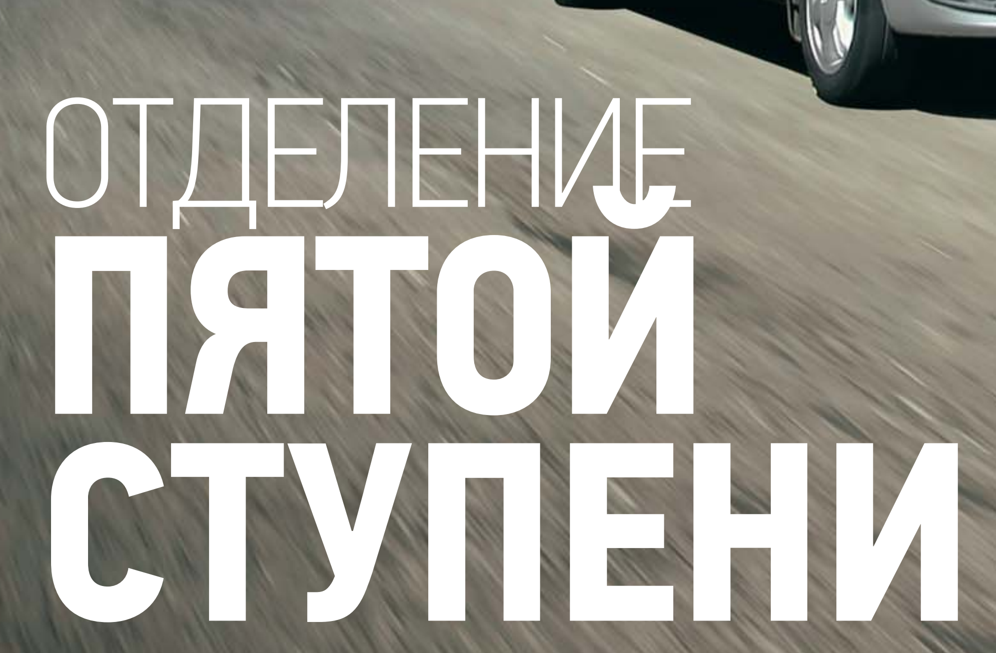


Часто случается так, что в тесте по баллам побеждает один автомобиль, а твоя симпатия обращена к другому, проигравшему. На сей раз всё срослось: первое место занял «Ниссан-Кашкай», который глянулся мне с первых минут знакомства.

Юрий Тимкин







ОТДЕЛЕНИЕ ПЯТОЙ СТУПЕНИ

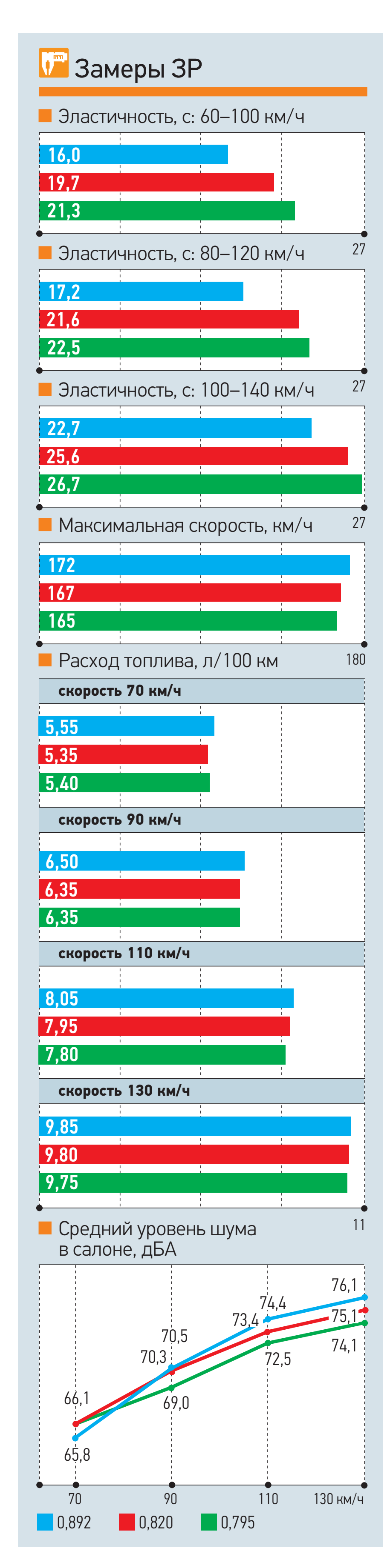
Подбираем оптимальное передаточное отношение для высшей передачи | **Тестовый** автомобиль «Лада-Ларгус» | **Автор** Максим Сачков | **Фото** Константин Якубов и Георгий Садков

*Скорость при 3000 об/мин на пятой передаче.

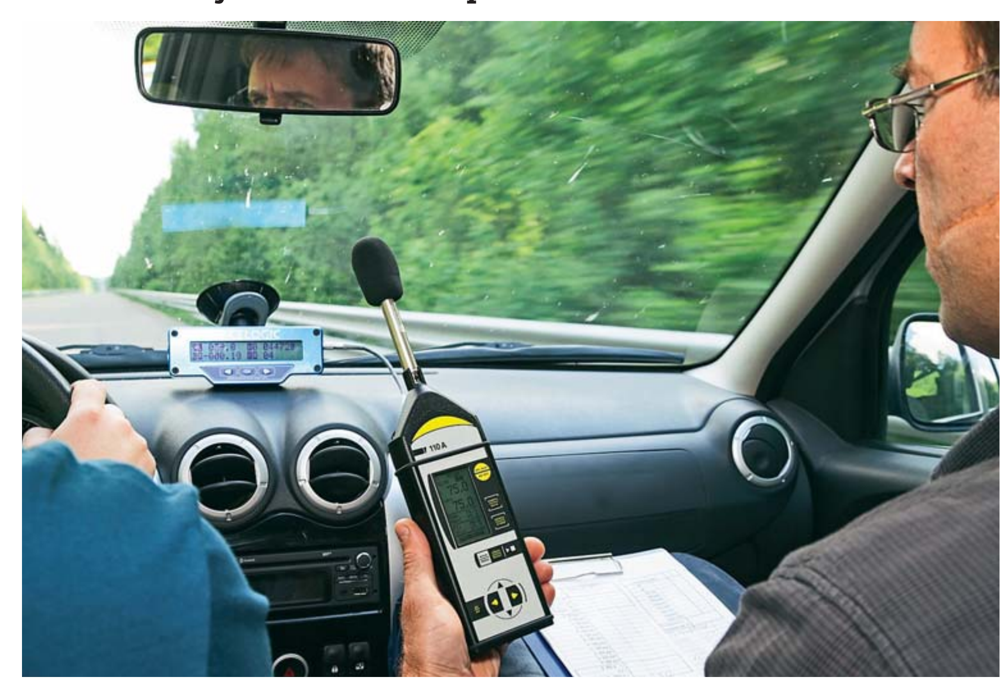


К недостаткам автомобиля, на котором постоянно ездишь, со временем привыкаешь. Но бывают исключения из правил. Вот уже два года я эксплуатирую редакционный универсал «Лада-Ларгус» и всё никак не могу принять истошный рев его двигателя на загородных трассах. В долгой дороге от этого нудного монолога устаешь, да и задирающаяся стрелка тахометра давит не только на психику: все время думаешь о повышенном расходе топлива.

Судя по многочисленным нелестным комментариям на тематических интернет-форумах, не мне одному не нравится слишком короткая пятая передача. Причем проблема эта в основном касается наиболее популярной пассажирской версии



Более скоростная пятая передача в первую очередь снижает шум двигателя, делая поездки более комфортными. А вот бензина много не сэкономишь: затраты на новую пару шестерен и работу по их установке окупятся лишь через несколько лет



Передаточные числа коробок передач «Лады-Ларгус»

Модификация	Универсал, 5 мест, K7M (1,6 л, 8 клап.)	Универсал, 7 мест, K7M (1,6 л, 8 клап.)	Универсал, 5 и 7 мест, K4M (1,6 л, 16 клап.)	Фургон
Обозначение	JH3 540	JR5 551	JR5 549	JR5 517
1-я передача	3,727	3,727	3,727	3,727
2-я передача	2,048	2,048	2,048	2,048
3-я передача	1,393	1,321	1,393	1,321
4-я передача	1,029	0,971	1,097	0,971
5-я передача	0,820	0,795	0,892	0,738
Задний ход	3,545	3,545	3,545	3,545
Главная пара	4,214	4,500	4,214	4,928

с 16-клапанным 1,6-литровым мотором K4M. На «ларгусы» устанавливают разные коробки и главные пары (см. таблицу). И у пассажирской машины с шестнадцатиклапанником пятая передача оказывается самой тяговитой. Даже у фургона скорость на пятой передаче выше. Хотя по логике должно быть наоборот.

ЧТО ТАКОЕ ХОРОШО?

У штатной коробки шестнадцатиклапанника есть и плюсы, и минусы. Среди достоинств – способность обеспечить динамичный разгон и отменную эластичность. Автомобиль с полной массой под две тонны и вооруженный лишь 105-сильным мотором уверенно держится в потоке, а на пятой передаче весело



0,892. Базовый вариант обеспечивает прекрасную эластичность. Пятую передачу можно использовать с 50 км/ч даже при полной загрузке. Переключаться вниз приходится редко – запаса тяги хватает даже для шустрого обгона. Но досаждает шум двигателя, работающего на повышенных оборотах, даже если двигаешься не быстрее разрешенных 90 км/ч: в дальних поездках быстро устаешь.

Резюме. Базовый вариант хорош для тех, кто передвигается в основном по городу, причем часто с полной нагрузкой.



0,820. Двигатель воспринимается уже не таким эластичным, но все еще в пределах нормы. Переключаться на четвертую передачу приходится лишь для быстрых ускорений. Даже с полной нагрузкой и на пятой передаче машина легко преодолевает подъемы, а на горизонтальных участках уже с 60 км/ч уверенно набирает скорость. При этом на высоких скоростях стало значительно тише. Выигрыш по топливу незначительный.
Резюме. Универсальный вариант на каждый день. Пятая передача в городе вполне рабочая, а двигаться по трассе стало комфортнее. Рекомендуем АВТОВАЗу взять этот вариант как базовый.

0,795. **Мой личный выбор.** Редакционный «Ларгус» редко бывает загруженным по полной, а на загородных маршрутах я обычно езжу по дорогам с равнинным рельефом. Количество переключений с пятой на четвертую на тестовом маршруте увеличилось, но незначительно. При переключениях вверх я чуть дольше задерживался на четвертой передаче, прежде чем включить пятую, а на обгонах, наоборот, стал чаще переходить с пятой на четвертую.
Резюме. Оптимально для загородных магистралей, терпимо для поездок по городу. Если загружаете машину под завязку или ездите по дорогам с затяжными и крутыми подъемами или частыми обгонами, остановитесь на варианте 0,82.

подхватывает уже с 50 км/ч – часто переключаться нет нужды. На дальних перегонах порой по несколько часов едешь на пятой, как на автомате. Удобно, но за это приходится расплачиваться повышенными шумом и расходом топлива – причем уже тогда, когда стрелка спидометра еще даже не дошла до сотни.

Поэтому мы вместе со специалистами нашего техцентра решили поэкспериментировать с разными передаточными отношениями. Ведь конструкция трансмиссии «Ларгуса» позволяет менять шестерни пятой передачи, не разбирая целиком коробку и даже не снимая агрегат с автомобиля. Кстати, аналогично могут настроить







Расход топлива на тестовом маршруте «Лады-Ларгус» с разными пятыми передачами. Передаточное отношение: 0,892 (1); 0,820 (2); 0,795 (3).



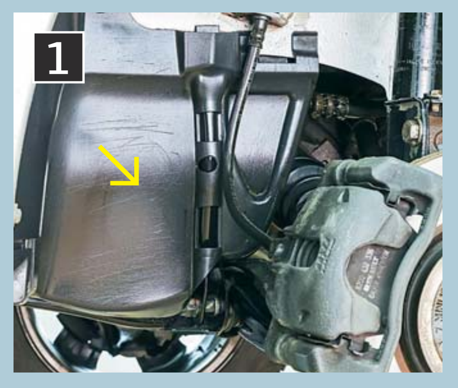
«ЛАДА-ЛАРГУС»: МЕНЯЕМ ШЕСТЕРНИ ПЯТОЙ ПЕРЕДАЧИ

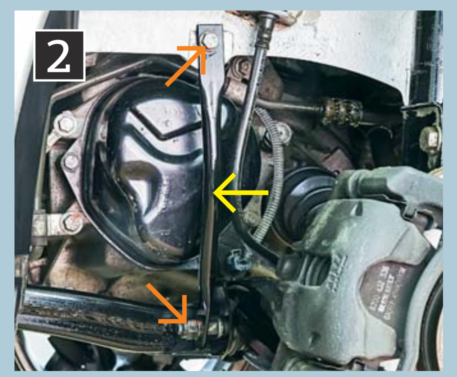
Вывешиваем машину на подъемнике или на подставках и снимаем левое переднее колесо.

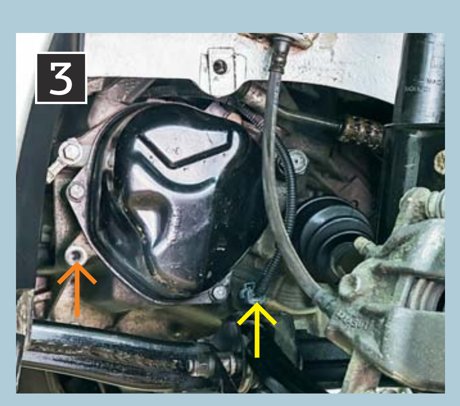
1. Демонтируем пластиковый грязезащитный щиток (■), аккуратно освободив его от пистонов и защелок.
2. Откручиваем верхний болт кронштейна подрамника (■), а нижний ослабляем (■) и отводим кронштейн (■) в сторону, чтобы не мешал.
3. Отворачиваем крепление трубопровода гидроусилителя (■) к коробке передач, снимаем разъем с выключателя заднего хода (■).
4. Отворачиваем сливную пробку, сливаем масло и заворачиваем пробку назад. Откручиваем три болта задней крышки коробки передач (■)...
5. ...и аккуратно снимаем ее, чтобы не повредить смазочный желоб (■). Стержнем выбиваем штифт (■), фиксирующий вилку включения пятой передачи.
6. Сдвигаем вилку (■) на себя и включаем рычагом первую передачу: первичный и вторичный валы блокируются – так проще откручивать крепление шестерен. Откручиваем гайку первичного вала (■)...
7. ...снимаем вилку и муфту синхронизатора, ведомую шестерню и ступицу синхронизатора пятой передачи (■). Удобнее использовать двухлапковый съемник с тонкими лапками.
8. Отвернув болт вторичного вала, снимаем ведущую шестерню (■).
9. Меняем шестерни и собираем в обратной последовательности.

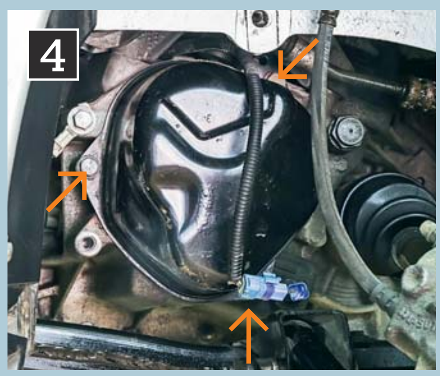
Несколько замечаний касательно сборки. На шлицы ведущей шестерни рекомендуем нанести несколько капель фиксатора (например, Frenetanche). Гайку первичного вала затягиваем моментом 190 Н·м, а болт на вторичном – 80 Н·м. Не забудьте залить масло в коробку, причем лучше свежее.

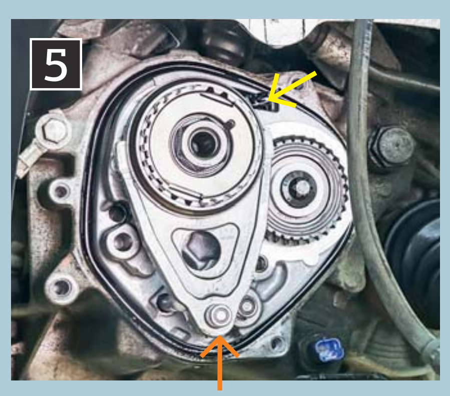
⚠ **И главное.** Мы меняли шестеренки сами, благо вскрываем далеко не первую коробку да и соответствующий инструмент имеется. Если у вас недостаточно опыта или смелости для самостоятельной замены, доверьте работу профессионалам.

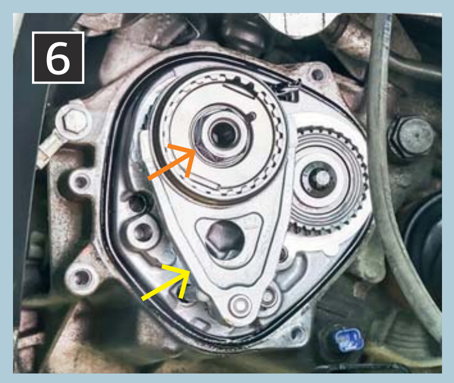

1

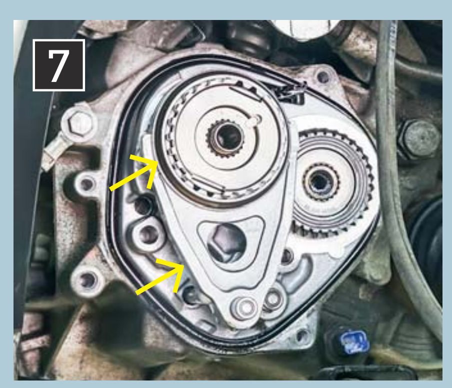

2

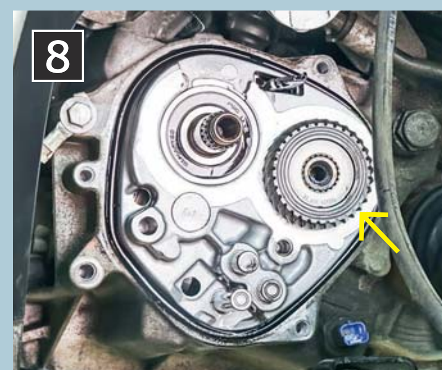

3


4


5


6


7


8


9







При неизменных оборотах двигателя скорость машины заметно зависит от передаточного отношения пятой передачи. Штатная пара – самая медленная. Передаточное отношение: 0,892 (1); 0,820 (2); 0,795 (3).

под себя высшую передачу и владельцы моделей «Рено» (например, «Логана» или «Сандеро»), а также «Ниссана-Алмера».

В продаже есть разные комплекты шестерен, каждый из которых обойдется примерно в 3000 рублей. Еще столько же мастера возьмут за замену. Прелесть еще и в том, что надолго расставаться с машиной не придется: грамотный ремонтник управится за пару часов.

Попробуем!

ТРОЕ ИЗ ЛАРЦА

Редакционный «Ларгус» примерил три пары шестерен с разными передаточными числами. Помимо штатной пятой передачи 0,892 мы устанавливали последовательно еще комплекты 0,820 и 0,795 (см. таблицу). На тестовом 300-километровом маршруте, включающем скоростные магистрали и пригородные дороги, сравнили разницу в расходе топлива и накопили субъективные оценки, которые для владельца автомобиля порой даже интереснее, чем данные замеров. Для достоверности экспертную оценку подкрепили измерениями на Дмитровском автополигоне. Результаты испытаний и комментарии представлены на плашках и фотографиях, в таблицах и диаграммах. ЗР

Заводские обозначения и параметры пятой передачи для «Лады-Ларгус»

Передаточное отношение	Шестерня первичного вала		Шестерня вторичного вала	
	Число зубьев	Обозначение детали	Число зубьев	Обозначение детали
0,892	37	8200611295	33	8200608035
0,820	39	8200611299	32	8200607980
0,795	39	8200611297	31	8200607978
0,756	41	8200611301	31	8200607981
0,738	42	8200611303	31	8200607983

0,756 и 0,738. Эти варианты мы не испытывали, но, судя по впечатлениям от коробки с пятой передачей 0,795, они аккумулируют недостатки предыдущего варианта. Ухудшится эластичность, чаще придется переключаться с пятой на четвертую, к тому же между этими передачами появится значительный разрыв.

Резюме. Эти варианты удобны, например, для езды по равнинной и пустой трассе с постоянной скоростью и редкими обгонами.

ТЕСТЫ

НЕ АЙС!

Автомобильные охладители напитков | **Три** модели | **Автор** Михаил Колодочкин

Хочется хлебнуть чего-то холодненького? А вода в бутылке предательски нагрелась… Как бы ее охладить? Автомобильный холодильник – штука неплохая, но недешевая и весьма громоздкая. Держать его в багажнике тоже неудобно: до бутылки не дотянешься. Сумки-холодильники гораздо демократичнее, но их талантов хватает ненадолго, особенно в жару. Но есть еще вариант – так называемые охладители напитков. Мы испытали три подобных изделия.

По сути, все эти устройства – простейшие термоэлектрические холодильники, у которых роль дверцы призваны играть емкости с охлаждаемой жидкостью. Ведь закрытая дверца холодильника охлаждается изнутри, верно? Значит, если мы плотно прижмем банку к открытой камере нашего «холодильника», то она тоже начнет охлаждаться.

А теперь взгляните на фотографии: охладители бывают разные по конструкции. Например, устройство ТЕЗ-703 охлаждает лишь треть поверхности банки, а с других сторон она по-прежнему нагревается атмосферой. Другие устройства обеспечивают значительно бóльшую площадь охлаждения, поскольку банка погружается внутрь камеры.

Хватит ли у них силенок, чтобы порадовать нас прохладным питьем? Мы поставили простейшую задачу: остудить флягу объемом 350 мл, заполненную водой из-под крана. Жара в день испытаний била все рекорды, а потому водопроводный кран выдал нам жидкость с температурой 28 °С. Ну и хорошо: нам же не пить, а испытывать.

Обещания производителей охладить напиток за 15 минут мы не восприняли всерьез. И предварительные замеры подтвердили: все устройства – тугодумы. Рабочие поверхности охладителей были



TE3-703,
страна не указана

Ориентировочная цена, руб. 630

Простейшее с виду изделие уверенно держит стандартную банку. Но зачем из него жестко торчит штекер под прикуриватель? Ведь без прилагаемого удлинителя пользоваться устройством практически невозможно. Ток – от 3,5 до 4 А. Температуру понизило хуже всех: с 28 до 19 °С.

WAECO CoolFun MF-1F,
Германия – Китай

Ориентировочная цена, руб. 4300

Самое дорогое и серьезное с виду изделие. Потребляемый ток 3,2–3,5 А. Умеет нагревать и охлаждать. Рассчитано под бутылку подходящего диаметра – примерно на полтора литра. С заданием справилось лучше других, снизив температуру воды с 28 до 12 °С. Причина успеха, скорее всего, в наличии глубокого колодца. Но полную бутылку будет охлаждать гораздо дольше, особенно если она торчит наружу.



Cooler & Warmer DBL-737,
КНР

Ориентировочная цена, руб. 1190

Штекер питания можно воткнуть двумя способами – при этом устройство будет либо нагревать, либо охлаждать напиток. В комплект входит алюминиевая фляга того же диаметра, что и популярные банки объемом 0,33 л. Потребляемый ток 3,1–3,2 А. Изделие охладило воду с 28 до 17 °С.

ощутимо холодными, но фляга охлаждалась очень медленно. Поэтому с огромным запасом даем каждому устройству вдесятеро больше времени – два с половиной часа!

Через 150 минут выливаем охлажденную воду в мерный сосуд и спиртовым термометром измеряем температуру. Разброс результатов оказался заметным: самое эффективное устройство охладило воду на 16 градусов, а худшее – лишь на девять. Неудивительно: чем меньше площадь охлаждения, тем меньше толку.

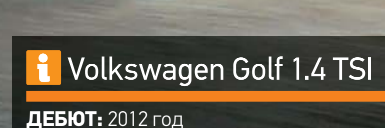
Так каков «Наш выбор»? На сей раз мы ничего не выбрали – не айс! Ждать два с лишним часа, пока баночка охладится на десяток градусов, не хочется, а платить за эффективные охладители более 4000 рублей мешает известное земноводное. Поэтому ограничимся комментариями под фото, расположенными в произвольном порядке. Холодную бутылочку проще приобрести в магазине при АЗС – не зря же там установлены холодильники. А при покупке новой машины не забывайте, что во многих моделях предусмотрены охлаждаемые перчаточные ящики и боксы на центральном туннеле, холод в которые нагоняет штатный кондиционер. Например, наш опыт подсказывает, что охлаждаемые бардачки очень хорошо работают на французских автомобилях. ЗР

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

Работа испытанных термоэлектрических охладителей основана на эффекте Пельтье: при прохождении тока через контакты двух разнородных проводников происходит перенос тепловой энергии – один из этих проводников охлаждается, а другой нагревается. Потребляемый ток у всех устройств примерно одинаков: 3–4 А, при напряжении питания 14,4 В. В автомобилях, где розетки или гнезда прикуривателей не обесточиваются при выключенном моторе, это может привести к быстрому разряду батареи. Другой общий недостаток – сложности с размещением охладителей в салоне. Здесь – упадет, тут – неудобно, а прикручивать куда-то намертво – неэстетично. В подлокотник тоже не засунешь: вентилятор гонит наружу горячий воздух от нагревающегося элемента, препятствовать его охлаждению нельзя.

МАССОВИК И ЗАТЕЙНИЦА

Дама, приятная во всех отношениях, против надежного парня | **Соперники** Alfa Romeo Giulietta, Volkswagen Golf | **Автор** Вадим Крючков | **Фото** Константин Якубов



Volkswagen Golf 1.4 TSI

ДЕБЮТ: 2012 год

ДВИГАТЕЛЬ: 1,4 л; 140 л.с. при 4500–6000 об/мин; 250 Н·м при 1500–3500 об/мин

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-скоростной робот с двойным сцеплением DSG

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 212 км/ч

РАЗГОН: 0–100 км/ч за 8,4 с

КОМПЛЕКТАЦИЯ: Highline, опции

ЦЕНА: 1 214 000 руб.



Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB MultiAir

ДЕБЮТ: 2010 год
ДВИГАТЕЛЬ: 1,4 л; 170 л.с. при 5500 об/мин; 250 Н·м при 2500 об/мин
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-скоростной робот с двойным сцеплением TCT
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 218 км/ч
РАЗГОН: 0–100 км/ч за 7,6 с
КОМПЛЕКТАЦИЯ: Distinctive, опции
ЦЕНА: 1 270 000 руб.

ПАНОРАМА САЛОНА см. с. 20

Она рождена для обожания. Культовая машина верных поклонников «Альфа Ромео». И пусть в гамме для России нет горячей модификации «TBi Квадрифольо Верде» мощностью далеко за 200 лошадиных сил, очевидно, что на «Джульетте» будут гонять. Такой у нее генетический код.

Он – надежный парень. Работяга. Эталон. «Фольксваген-Гольф» способен угодить всем, независимо от возраста и пола, – недаром он родоначальник класса имени себя. Спортивные амбиции – удел модификаций GTI и R. А этот имеет честные 140 сил, чем и горд. Впрочем, и такие «гольфы» берут с прицелом хоть иногда нажать на газ от души.

Свидание состоялось на автодроме «Смоленское кольцо». Удивит ли нас овеянная легендами «Альфа», или от былой славы остались лишь яркий облик и фамильный герб на эмблеме?

ОН И ОНА

Сладкая парочка! Автомобили одного класса, с двигателями равного рабочего объема, схожие по оснащению и близкие по цене. «Альфа» дороже всего на 56 тысяч рублей: не велика переплата за лишние 30 лошадиных сил и модные «башмачки» размера 225/45R17 против 205/55R16 у «Гольфа». Зато у «Гольфа» семиступенчатый робот, а у «Альфы» лишь шестиступенчатый: даст ли чаще «нарезанный»

Раскладка органов управления в обрамлении солидного рояльного лака – верный способ понравиться всем.

Интерьер «Гольфа». Богато, но чересчур академично.

Смотрите на iPad: панорамы салонов



И здесь приборы упрятаны в колодцы. Придраться вроде не к чему, но шарма нет.



Без цветного дисплея и массы электронных помощников сейчас никуда. «Гольф» оснащен по последнему писку моды.



Сиденье «Фольксвагена» очень удобно, но вальяжнее альфовского.

трансмиссионный ряд преимущество слабенькому кавалеру?

Обсуждать особенности дизайна – дело неблагодарное. Не лучше ли взглянуть на машины под другим ракурсом? «Фольксваген» должен нравиться большинству, и это накладывает отпечаток на каждую деталь. Внешность и интерьер в меру консервативны: «Гольф» симпатичен, но не хватает ему дерзости и неприкрытых эмоций. «Альфа Ромео» – полная противоположность. Сгусток нервов! Восхваляющему изыски итальянских дизайнеров она будет милее всех. Сексуальная – это про «Джульетту».

НЕ ВЕРЬ ОЩУЩЕНИЯМ

«Гольф» с измерительной аппаратурой на борту выезжает на кольцевую трассу. Наш тест-пилот Олег Петриков наматывает круг за кругом – и даже со стороны видно, как в поворотах автомобиль припадает на переднее наружное колесо, разгружая остальные. Да, так и должно быть. Всё предсказуемо. На прямых не слышно псевдоспортивных завываний, хотя мотор бойко разгоняет машину. Вот и финиш. Олег неспешно

Ключик в стиле решетки радиатора – визитная карточка альфовских фанатов.

Кольца регулировки температуры и скорости вентилятора фиксируются в промежуточных положениях с четким щелчком. А как хороши они на ощупь!

Стиль впечатляет, а вот эргономика далека от идеала. Если поднять ручник, он едва ли не упрется в подлокотник.

Сиденья удобные, а вот механизм регулировки наклона спинки оставляет желать лучшего. Пристегнутый ремень полностью перекрывает барашек.





Селектор динамических режимов DNA. Одно движение серебристым рычажком – и включен вожделенный спортрежим.



Брависсимо! Глубокие колодцы, нули аналоговых шкал внизу – классика спортивного оформления интерьера.

отстегивается и с чувством, с толком, с расстановкой рассказывает о машине. В сухом остатке: придраться не к чему. Это «Гольф», типичный «Гольф».

А теперь – «Альфа»! На прямиках всё один в один: столь же интенсивные разгоны, те же точки начала торможения – и лишь более сочный и звонкий рык 170-сильного мотора наталкивает на мысль, что «Альфа» может оказаться чуточку быстрее. А в поворотах картина кардинально меняется: «Джульетта» загружает оба наружных колеса и не плужит, подобно «Гольфу», а напористо ввинчивается в вираж. Как красиво она пишет дуги, как дерзко атакует поребрики! Включаю диктофон, но он и не нужен: выскочивший из-за руля Петриков улыбается в тридцать два зуба и выплескивает шквал эмоций. Изящная «итальянка» не испугалась гоночного трека и продемонстрировала очень вкусную управляемость!

ПОБЕДА?

Расшифрованные результаты измерений – как ушат холодной воды. Время круга одного автомобиля почти совпадает с временем другого, причем «почти» – в пользу немецкого! Как же так?

Жесткий крен на переднее колесо говорит о недостаточной поворачиваемости: в поворотах «Гольф» надежен, но не азартен и не слишком быстр.

ВРЕМЯ КРУГА 1.58,8

«Гольф» симпатичен, но не хватает ему дерзости и неприкрытых эмоций. «Альфа Ромео» – полная противоположность. Сгусток нервов!

Начинаем детальный разбор полетов и анализируем скорости по секторам. На дугах «Альфа» держится не только красиво, но и более уверенно, позволяя на большей скорости подойти к апексу и раньше открыться – то-то она уезжает от «Гольфа»! А на прямых отрезках, где мотору нужно выложиться по максимуму, блистает уже «Гольф»: робот DSG настолько проворен и точен, что компенсирует на этих участках преимущество «итальянки» в мощности.

А ведь я хорошо помню «Джульетту» с этим двигателем, но в паре с механической коробкой. Почему бы не освежить впечатления и не оценить шестиступенчатый итальянский робот TCT? Выезжаю на трассу. И всё подтверждается! У «Альфы» потрясающее шасси: идеальны и рулевое управление, и тормоза. Легендарные гены дают себя знать! Но не самый расторопный робот губит все потуги резвого мотора.

Пробую «Гольф». Тоже хорош. И безопасен. Но суховат. Ни огонька, ни искорки. Был бы в руках прибор для измерения удовольствия, стрелка на нем даже не дернулась бы. В общем, кулек радости против альфовского мешка азарта.

Каюсь, заглянул «итальянке» под юбку бампера... Что же там сотворили инженеры с ходовой? Передняя подвеска похожа на фольксвагеновскую,

ВРЕМЯ КРУГА 1.59,2

«Джульетта» проглатывает поребрик, не дрогнув своим изящным телом. Ее подвеска рождена для трека!



У «Гольфа» и подушка, и спинка рельефные. Вход-выход удобнее, чем в «Джульетте».



Профилированные задние сиденья – с валиками боковой поддержки. Посадка удобная. Процесс входа-выхода – не очень.

а вот задняя многорычажка существенно сложнее. Нет сомнений, что именно благодаря ей «Джульетта» так уверенно ведет себя на автодроме.

А как на дорогах общего пользования?

ВНЕ ТРЕКА

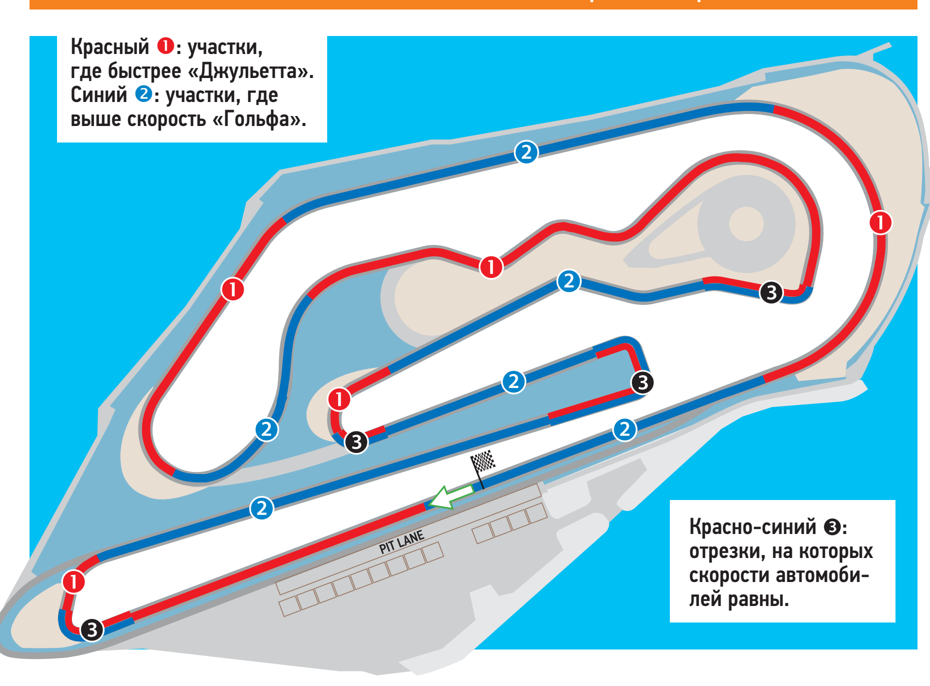
Сюрпризы не закончились. Понятно, что вышколенный «Гольф» лучше справляется с нашим далеким от совершенства асфальтом. Однако преимущество не так уж и велико, как можно предположить. Подвеска «Альфы» чуть шумнее проходит неровности: отчетливо слышны шлепки покрышек со стороны задних арок. Но в целом достойный автомобиль: спортивные таланты недурно уживаются с бытовыми. Значит, не придется сильно жертвовать ежедневным комфортом за-ради возможности иногда оторваться на треке.

Прикинули мы и расход топлива на хорошо известном маршруте, причем автомобили шли парой, в одинаковом темпе. «Гольф» потребовал 6,5 л на 100 км, «Джульетта» – на пол-литра больше. Невелика разница, да и мощнее «Альфа».

Так чем лучше надежный парень в мирной жизни? В его активе другой генетический код – он заточен на внимание к мелочам. «Гольф» из той породы, у которой трудно найти недостатки. Можно посетовать на мудреное главное меню бортовой электроники, на неполное отключение системы стабилизации – но это мелочи, придирки. В остальном «Фольксваген» хорош и удобен, причем вне зависимости от комплектации.

Именно этого не хватает даме, приятной во всех отношениях. Есть в «Джульетте» классные решения и есть откровенные ляпы. Селектор динамических режимов удобен и грамотно расположен: в режим «спорт» переходим одним касанием. А вот рычаг ручного тормоза при подъеме упирается в подлокотник и зажимает

«Смоленское кольцо»: синий против красной



руку. Ну как так! Некоторые недостатки проявляются лишь в конкретной модификации. Например, автомобиль с электрорегулировками водительского сиденья только радует. А наша машина с ручным механизмом наклона спинки откровенно раздражала.

Вращающийся барашек зажат между сиденьем и стойкой кузова: в эту щель едва просунешь руку. А уж если пристегнул ремень безопасности, отрегулировать наклон спинки вовсе невозможно.

Истинные поклонники «Альфы» легко простят этой яркой «итальянке» подобные недочеты и будут искренне счастливы с ней. В то время как ценители дисциплины и порядка никогда не променяют немецкий эталон на затейницу с Апеннинского полуострова.

Я же... Прости меня, надежный парень, но я уезжаю с трека в компании прелестной дамы. Для полного счастья мне будет недоставать лишь самой малости – механической коробки передач. ЗР



Современно и привлекательно. Но где эмоции?



Формы этой дамы не оставят равнодушными не только любителей итальянского дизайна.

Олег ПЕТРИКОВ,
мастер спорта, вице-чемпион России по кольцевым гонкам, директор автодрома «Смоленское кольцо»

«Гольф» выдает именно то, чего от него ждешь: однозначную управляемость, четкую работу трансмиссии. У него цепкие и не склонные к перегреву тормоза. Привычный, надежный, удобный автомобиль. Из-за сильных кренов в напряженных поворотах выход из апекса не всегда получается идеальным. Наш парень постоянно напоминает, что он ближайший родственник заряженному «Гольфу GTI». Различия между ними есть, но магистральная линия одна.

«Альфа» досаждает мелкими огрехами эргономики. Зато в движении нежная внешне машина взрывает мозг. Разница с «Гольфом» велика! «Джульетта» очень резкая, прекрасно откликается на малейшее движение рулем, в любых поворотах меньше кренится и буквально цепляется за асфальт. Даже поребрики трассы проходит по-другому, позволяя атаковать их без боязни.

Субъективно «Альфа» не кажется более мощной, но на деле ускорения сопоставимы. На некоторых участках она даже уступает «Фольксвагену». Машина очень понравилась. «Итальянка» подкупает прежде всего заточенной под гоночную трассу подвеской и великолепными тормозами.

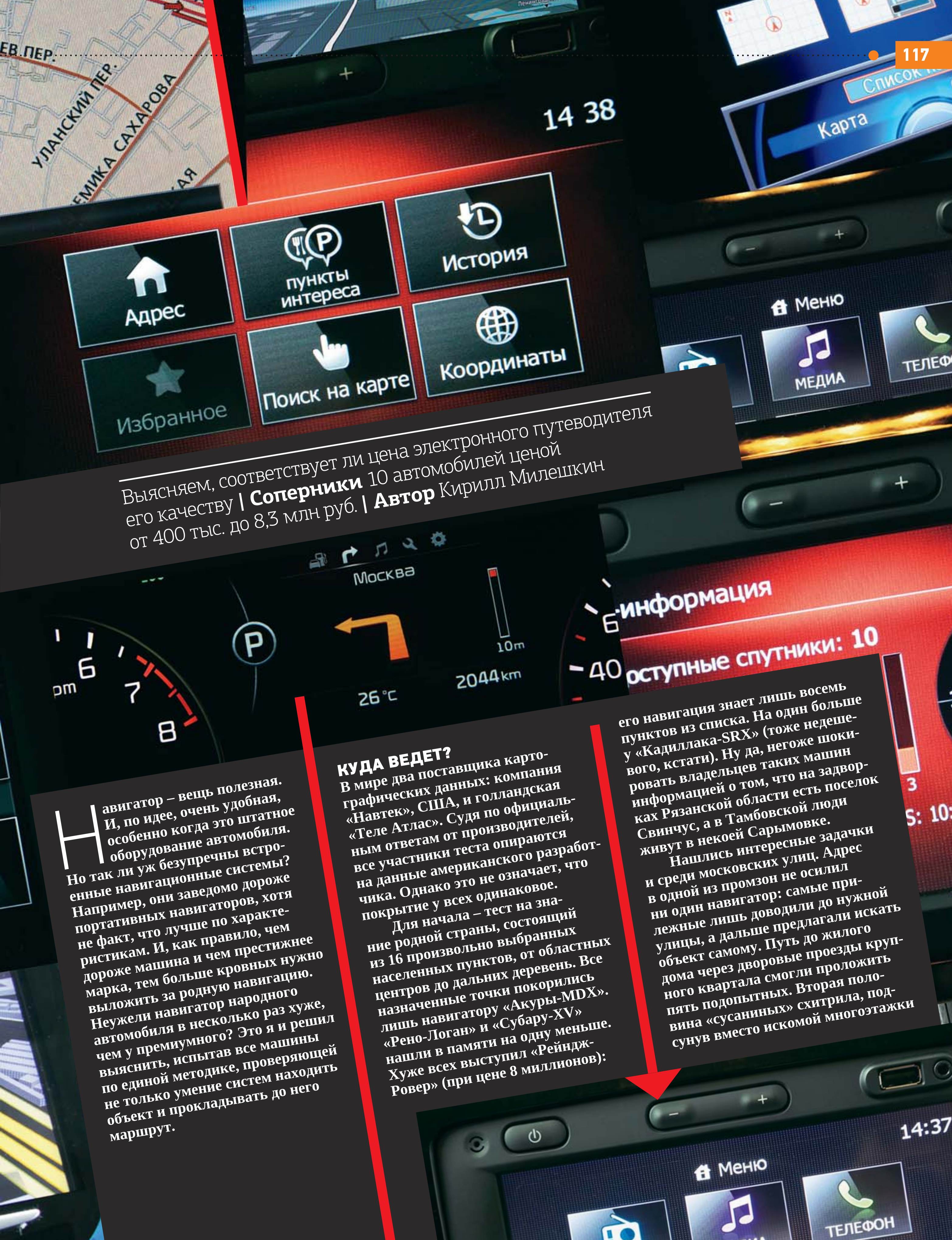


Лучший круг в тестах ЗР

Nissan GT-R	1.41,8
Audi RS5	1.44,7
Porsche 911 Turbo S	1.45,5
Audi R8 5.2 FSI	1.45,5
Porsche Cayman S	1.46,0
Cadillac CTS-V	1.47,1
Mercedes-Benz SLS AMG	1.47,1
Mercedes-Benz C 63 AMG (2-дв.)	1.47,4
Porsche 911 Turbo	1.47,6 (по мокрому)
Lotus Evora	1.49,2
Porsche Macan Turbo	1.49,3
Opel Astra OPC	1.50,0
Volkswagen Golf R (3-дв.)	1.50,7
Porsche Cayenne GTS	1.51,3
Chevrolet Camaro	1.51,6
Audi RS3	1.51,6
Renault Megane RS	1.51,6
Jaguar XFR	1.51,7
Range Rover Sport Supercharged	1.52,5
Ford Focus ST	1.52,9
Toyota GT 86 (механика)	1.53,2
Toyota GT 86 (автомат)	1.53,3
Subaru BRZ	1.53,4
Volkswagen Golf R (5-дв.)	1.54,0
BMW 740Li xDrive	1.54,3
Jaguar XJ 3.0 AWD	1.54,5
Mercedes-Benz C 63 AMG (4-дв.)	1.54,8 (по мокрому)
Volkswagen Golf GTI 35	1.55,0
Ford Mustang 700 (тюнинг)	1.55,4
BMW 1 Series M Coupe	1.55,8 (по мокрому)
Opel Astra GTC	1.55,9
Seat Leon Cupra	1.56,0
Volkswagen Golf GTI	1.56,2
Volkswagen Scirocco	1.56,6
Skoda Octavia RS	1.56,8
Renault Clio RS	1.57,4
Seat Leon FR	1.58,0
Lexus IS-F	1.58,2 (по мокрому)
BMW 135i Coupe	1.58,2 (по мокрому)
Jaguar XKR	1.58,7 (по мокрому)
Volkswagen Golf 1.4 TSI	1.58,8
Alfa Romeo Giulietta 1.4 TB MultiAir	1.59,2
Volkswagen Phaeton V8	1.59,2
Renault Sandero 1.6 Turbo (тюнинг)	1.59,8
Audi A1 1.4 TFSI	1.59,8
Chevrolet Cruze SW 1.8 АКП	2.05,8
Renault Sandero 1.6 16v (тюнинг)	2.06,7
Ford Fiesta Sport Limited Edition	2.09,8 (по мокрому)
Renault Sandero 1.6 16v	2.12,2
Kia Rio 1.6 АКП	2.12,4
Lada 114	2.16,9

ПРОЛЕТ НАВИГАТОРА





Выясняем, соответствует ли цена электронного путеводителя его качеству | **Соперники** 10 автомобилей ценой от 400 тыс. до 8,3 млн руб. | **Автор** Кирилл Милешкин

Навигатор – вещь полезная. И, по идее, очень удобная, особенно когда это штатное оборудование автомобиля. Но так ли уж безупречны встроенные навигационные системы? Например, они заведомо дороже портативных навигаторов, хотя не факт, что лучше по характеристикам. И, как правило, чем дороже машина и чем престижнее марка, тем больше кровных нужно выложить за родную навигацию. Неужели навигатор народного автомобиля в несколько раз хуже, чем у премиумного? Это я и решил выяснить, испытав все машины по единой методике, проверяющей не только умение систем находить объект и прокладывать до него маршрут.

КУДА ВЕДЕТ?

В мире два поставщика картографических данных: компания «Навтек», США, и голландская «Теле Атлас». Судя по официальным ответам от производителей, все участники теста опираются на данные американского разработчика. Однако это не означает, что покрытие у всех одинаковое.

Для начала – тест на знание родной страны, состоящий из 16 произвольно выбранных населенных пунктов, от областных центров до дальних деревень. Все назначенные точки покорились лишь навигатору «Акуры-MDX». «Рено-Логан» и «Субару-XV» нашли в памяти на одну меньше. Хуже всех выступил «Рейндж-Ровер» (при цене 8 миллионов): его навигация знает лишь восемь пунктов из списка. На один больше у «Кадиллака-SRX» (тоже недешевого, кстати). Ну да, негоже шокировать владельцев таких машин информацией о том, что на задворках Рязанской области есть поселок Свинчус, а в Тамбовской люди живут в некоей Сарымовке.

Нашлись интересные задачки и среди московских улиц. Адрес в одной из промзон не осилил ни один навигатор: самые прилежные лишь доводили до нужной улицы, а дальше предлагали искать объект самому. Путь до жилого дома через дворовые проезды крупного квартала смогли проложить пять подопытных. Вторая половина «сусаниных» схитрила, подсунув вместо искомой многоэтажки



«Ниссан-Террано»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 872 700 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Украина, Прибалтика

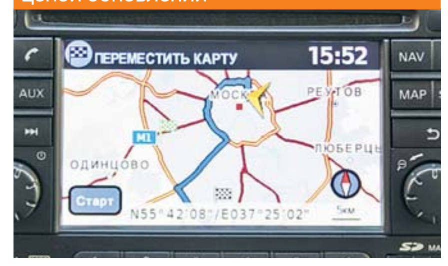
ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 10

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: около 14 000 руб.

Четкие голосовые подсказки

Дорогое обновление, скромный функционал, низко расположенный экран

Самая скромная в тесте система с запредельной для бюджетной модели ценой обновлений



«Рено-Логан»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 422 000 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Украина, Белоруссия

ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 15

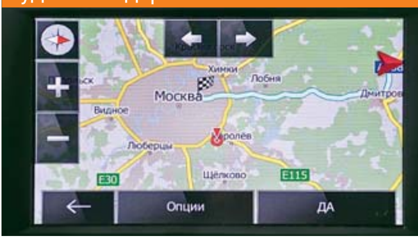
СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: от 4500 руб.

Приятная графика, обилие дополнительной информации, приемлемая цена, хорошее покрытие

Неграмотная речь, нет русской клавиатуры с раскладкой букв по алфавиту (только «компьютерная»)

Бюджетный вариант, не проигрывающий куда более дорогим штатным системам





«Киа-Соул»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 989 900 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Европа

ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 11

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: от 450 руб.*

**Обновления с сайта компании «Навител».*

Отличная графика, обилие дополнительной информации, недорогое обновление

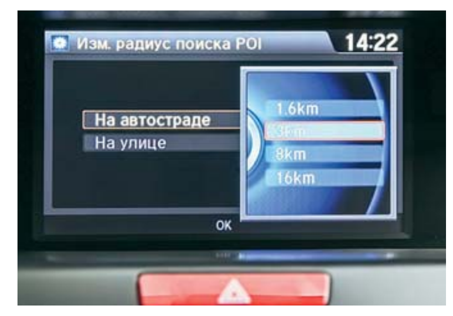
Произносимые названия улиц понять невозможно

Лидер по графике среди бюджетных и средних по цене марок





другую, расположенную на улице, а не во дворах. Им бы добавить функцию автоматического набора справочной службы: от предложенной точки финиша до нужного дома почти километр строго по прямой и больше 2,5 км на машине! А больше остальных удивили «Ниссан» и «Кадиллак». В их памяти не значилось здание редакции «За рулем» – дом № 10 в Селиверстовом переулке. Приезжайте в гости, покажем, что оно существует, причем в центре города, в зоне старой застройки. Неужели карты в этих автомобилях старше, чем наш журнал?



Возможных настроек в меню навигации бывает великое множество. К примеру, «Акура» умеет искать объекты на разном удалении от маршрута.

КАК ВЕДЕТ?

О картографии. Скачивая навигацию на смартфон, вы с легкостью найдете самую современную версию. Обновление раз в квартал – в порядке вещей. В картах для штатных автомобильных систем тоже зачастую указан год и квартал, но на деле корректировка происходит лишь раз в год. У производителей очень популярна расплывчатая формулировка «не реже раза в год», которая фактически означает единственное обновление за 12 месяцев. А ведь еще нужно время на адаптацию карт к конкретной марке или модели...

Вот и выходит, что в машинах 2014 года выпуска нет развязки, открытой в декабре 2012-го. А «Террано», «Логан» и SRX не ведают и об одной из перемычек в Москве, запущенной еще в декабре 2011 года. В час пик отсутствующий в программе 250-метровый отрезок экономит до получаса. Конечно, в Москве за темпами реорганизации движения успевают лишь собирающие штрафы структуры, а в городах поменьше проблема «протухшей» картографии столь остро не стоит. И все же сроки обновлений не радуют.

Стоимость новых карт не всегда напрямую зависит от статуса бренда. К примеру, у «Вольво» и «Фольксвагена» обновления бесплатны, а у «Рейндж-Ровера» и «Ниссана» весьма недешевы.

На запрос «Шилово» редакционный «Логан» выдал больше полусотни вариантов. Подавляющее большинство – без каких-либо уточнений области или района. «Кадиллак» в аналогичной ситуации дает подсказки в виде расстояния до точки и направления.





«Субару-XV»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 1 274 000 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Украина, Молдавия, Европа

ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 15

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: от 10 000 руб.


Много дополнительной информации и настроек, проговаривает улицы, хорошее покрытие


Подтормаживает при ручной прокрутке карты, только английская клавиатура, навигатор кажется не родным, а установленным отдельно

Отличный для непремиумных машин функционал





«Фольксваген-Гольф»

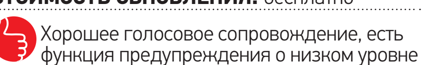
ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 915 570 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Европа

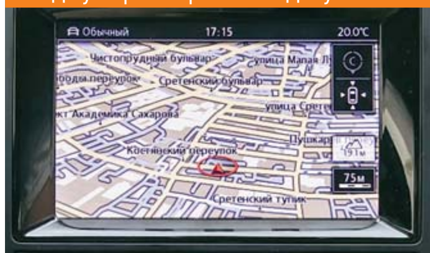
ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 10

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: бесплатно


Хорошее голосовое сопровождение, есть функция предупреждения о низком уровне топлива, бесплатные обновления

Зависание системы победили только в этом году

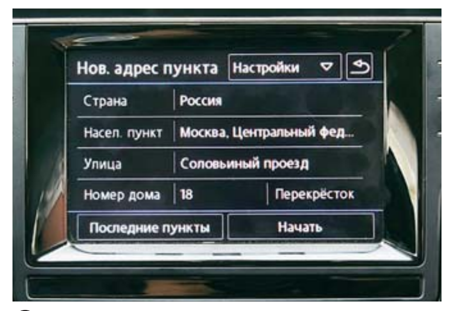
Навигатор идеально соответствует имиджу марки: строго и по делу



И еще. Функция исключения платных дорог при построении маршрута, которая заложена во все навигаторы, у нас пока что бесполезна: участки, за проезд по которым нужно раскошелиться, плодятся на зависть кроликам, а скорость обновления карт за ними не поспевает.

О ЧЕМ ГОВОРИТ?

После плотного общения с десятком электронных проводников уверенно заявляю: не родился еще человек, способный составить и воспроизвести на русском языке грамотные подсказки для навигаторов. И пока все ждут его пришествия, я первым делом лишил бы голоса систему «Логана». Ее «въедьте» и «съедьте» – вне конкуренции в номинации «Это сказано не по-русски». На этом фоне оборот «используя второй съезд» уже не удивляет. «Киа-Соул» предложил «повернуть во вторую улицу». «Субару» с загадочным акцентом произносит «прибудéте». Из динамиков «икс-пятого» вместо «принять» четко слышится «перенять», а после слов «сразу еще слегка поверните налево» я и вовсе впал в ступор.



Строгий и функциональный «Фольксваген» не выделился ничем – и по сумме оценок оказался в середине рейтинга.



«Кадиллак-SRX»

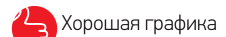
ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 2 189 000 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Европа

ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 9

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: около 10 000 руб.


Хорошая графика


Неудобный ввод адреса, плохое покрытие, экран быстро пачкается; тормозит в 3D-режиме

Купите лучше 13 навигаций от «Логана»





БМВ-X5

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 3 616 164 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: джойстик и клавиши

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Европа

ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 10

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: около 12 000 руб.

Есть все, что душе угодно

До идеала не хватает сервиса пробок и трехмерных домов на карте; покрытие могло быть и получше

Скромность знания России испортит огромную бочку меда





«Рейндж-Ровер»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 4 256 000 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Европа

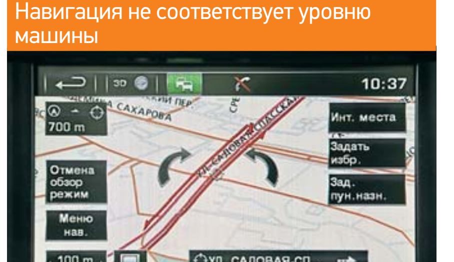
ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 8

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: около 15 000 руб.

Показывает пробки, наглядные подсказки о маневрах

Слабые для машины такого класса функционал, графика и покрытие

Навигация не соответствует уровню машины



Есть претензии и к сути подсказок. К примеру, голос в «Субару-XV» сначала интригует: «Через 800 метров готовьтесь…». И, выдержав театральную паузу, добавляет: «...ехать прямо». Особая пикантность в том, что сказано это было на восьмиполосном Кутузовском проспекте, съехать с которого по невнимательности невозможно в принципе. Кстати, в «Субару» есть оригинальная функция выбора «уровня многословия». Правда, в режиме «лаконично» слов меньше не становится,



Журнал прошлых пунктов назначения у «Кадиллака» выглядит вот так. А вы помните наизусть координаты своей дачи?

зато граница подсказок зачем-то смещается с 100/300 м на 30/80 м, что делает их совершенно бесполезными.

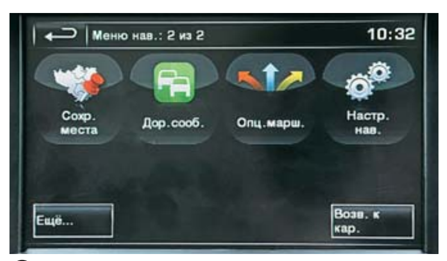
А вот другая крайность. В целом удачная система «Акуры» оказалась излишне немногословной. Она позволяла себе не озвучивать некоторые маневры, иногда забывала повторить подсказки непосредственно перед перекрестком. А один раз вовсе удивила странной фразой: «На третьей улице поверните направо», после чего надолго замолчала, посчитав дальнейшие инструкции излишними.

Очень многие машины общаются не слитными фразами, а нарезками из отдельных слов. Поначалу звучит жутковато, но к таким гибридным выражениям можно привыкнуть. Некоторые модели умеют проговаривать не только маневры, но и названия улиц. «Субару» и БМВ справляются с задачей неплохо, а вот у «Киа» выходит непонятный набор звуков.

ЧТО НАЖИМАТЬ?

Подавать системе команды можно двумя способами: нажимая на сенсорный дисплей или орудуя джойстиком и клавишами на панели. Продвинутый «баварец» вдобавок понимает «на слух» названия улиц и населенных пунктов и даже имеет тачпад для написания вручную вводимых символов. Всё это отлично работает, хотя с отдельными символами то и дело возникает путаница: букву *В* он воспринимает то как *Е*, то как *З*, а цифру 4 почему-то норовит заменить девяткой.

У всех навигаторов понятное и логично построенное меню, необходимый (а местами даже чрезмерный) перечень настроек, стандартная схема ввода адресов, русскоязычная клавиатура. Но без нескольких ложек дегтя



«Рейндж» напрягал обилием сокращенных слов. С ходу понятны далеко не все обозначения.





«Вольво-XC60»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 1 678 700 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: вращающаяся рукоятка и клавиши

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Украина, Белоруссия, Молдавия, Прибалтика, Финляндия

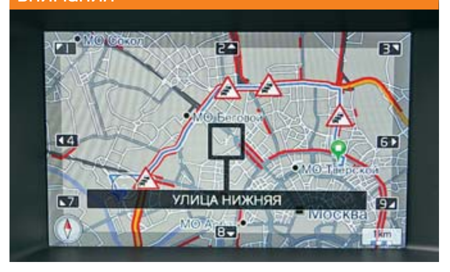
ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 11

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: бесплатно

 Показывает пробки, отличная графика и функционал, бесплатные обновления

 Картографическое покрытие

Продукт без явных провалов, достоин внимания



«Акура-MDX»

ЦЕНА МАШИНЫ С НАВИГАЦИЕЙ: от 2 549 000 руб.

ТИП УПРАВЛЕНИЯ: сенсорный экран

ЗАЯВЛЕННЫЕ СТРАНЫ: Россия, Украина

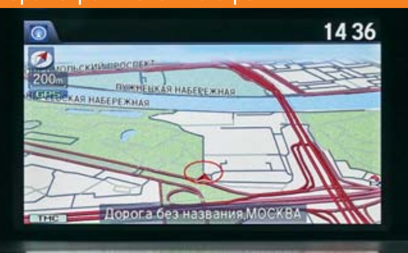
ИЗ 16 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ ЗНАЕТ: 16

СТОИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ: не установлена, поскольку обновлений еще не было

Показывает пробки; отличное покрытие России, много настроек

Не хватает подсказок об ограничении скорости, голосовые подсказки не всегда корректны

Лучший навигатор по одному из главных параметров – знанию страны



не обойдется. У «Субару» почему-то нет русскоязычной клавиатуры, система «Фольксвагена» безбожно зависает при первом запуске и при задании пункта назначения (этот недостаток «немца» уже исправлен на свежих машинах). Еще два камня летят в огороды премиум-марок. Ввод пункта назначения у «Кадиллака» не разбит на уровни (страна, город, улица), а реализован одной строкой. В результате не работает предикативный ввод, когда система по первым введенным буквам сразу предлагает возможные варианты. (Это отлично реализовано у всех остальных участников теста.) Неудобно? Не то слово! В комплекте с тормозящим сенсорным экраном, который еще и прекрасно снимает отпечатки пальцев, картина удручающая. «Рейндж-Ровер» поразил посредственной графикой, воскресив в памяти школьные годы, когда я разрисовывал цветными карандашами контурные карты. Руки еще помнят – может, предложить разработчикам свои услуги?

Физические размеры экрана играют не главную роль. Часть его площади все равно занимает различная дополнительная информация, ограничивающая размер карты. А низко расположенный монитор «Ниссана» можно было сделать хоть 10-дюймовым: удобства это не прибавит.

ЧТО ЕЩЕ?

Самый скромный по функционалу – навигатор «Террано» (такой же стоит и в «Алмере»). Единственная его «фишка» не описана в инструкции: в файле с координатами камер фото- и видеофиксации присутствуют



«Вольво» (на фото) и «Рейндж-Ровер» показывают только «красные» участки дорожных заторов. «Акура» нагляднее: в ее палитре есть зеленый и желтый цвета. Информация доступна не только на карте, но и в виде текстовых сообщений.

В большинстве машин пробочный сервис пока не работает.





Типичная ошибка программ на одном из маршрутов. Финишный флажок стоит у дома № 10, а искомая точка (стрелка) – у дома № 18, попасть к которому можно только через хитрые дворовые проезды.

Вращающаяся шайба для ввода адреса – стандартное решение для навигаторов без сенсорного дисплея, причем не менее удобное, чем клавиатура.



радары, расположенные за пределами зоны покрытия, и потому он может быть полезен в Европе. Навигатор «Логана» держит в памяти информацию об ограничении скорости и полосе движения. Отличный набор для бюджетной системы! В более дорогих моделях появляются подсказки на дисплее комбинации приборов, а верх совершенства – проекция навигационных подсказок на стекло (БМВ). Встречаются и оригинальные решения вроде предупреждения о малом запасе топлива («Фольксваген» и «Рейндж-Ровер»): основываясь на данных маршрутного компьютера, навигация автоматически предложит на выбор несколько ближайших АЗС. Трехмерные здания прорисованы на картах «Кадиллака», «Киа» и «Вольво». Правда, первый заметно тормозит в режиме максимального разрешения.

Функция ТМС (прием по радиоканалу информации о пробках) зашита во все навигаторы, но работает



Навигаторы вспоминают деревни с трудом.

она лишь на «Акуре», «Вольво» и «Рейндж-Ровере». Поездки по городу показали: цветные «пробочные» полоски на экране весьма точно отображают ситуацию, но проанализировать информацию и проработать маршрут объезда лучше самому. «Англичанин» норовит увильнуть даже от коротких очередей перед светофором. «Японец» почему-то некорректно показывает длину заторов: даже небольшой в реальности хвост тянется на карте до предыдущего перекрестка. С лета показывать ситуацию на дорогах будет и БМВ, но баварцы реализовали сервис через Интернет.

Итоги не очень-то приятные для производителей и владельцев, зато показательные. Хорошее покрытие территории России – только у трех навигаторов: «Акуры», «Рено» и «Субару». Что касается Москвы, пробелы есть у всех; если системы не знают назубок старых районов, то когда они выучат дороги к новостройкам? По скорости обновлений мобильные навигаторы не оставляют шансов встроенным.

Учитывая функционал, привлекательной можно назвать цену только логановской системы. Сообщай она о пробках на дорогах, стала бы безоговорочным лидером. Но – только в данной конкретной компании. Ведь съемная коробочка «Гармин» с «Яндекс. Пробками» еще дешевле. А по совокупности параметров я предпочел бы навигатор «Акуры». Кстати, в родственных «хондах» стоит такая же система. ЗР

Экспертные оценки

Параметр	«Рено-Логан»	«Ниссан-Террано»	«Киа-Соул»	«Субару-XV»	«Фольксваген-Гольф»	«Кадиллак-SRX»	БМВ-X5	«Рейндж-Ровер LWB»	«Вольво-XC60»	«Акура-MDX»	Комментарий
Картографическое покрытие	4	3	3	4	3	2	3	2	3	5	Чистая пятерка – только у «Акуры», нашедшей все 16 пунктов
Качество голосовых подсказок	3	5	4	5	5	4	4	5	4	3	Говорить грамотно и без акцента, увы, умеют не все
Графика	4	3	5	4	3	4	5	2	5	4	Не самый главный параметр, но делает восприятие более комфортным
Интерфейс	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	Из общей картины выбился только «Кадиллак»; оценка «Ниссана» снижена из-за расположения экрана
Дополнительные функции	3	2	4	4	4	4	5	5	5	5	Обилие высокотехнологичных решений не позволяет оценить БМВ ниже марок с пробочным сервисом
Средний балл	3,8	3,4	4,2	4,4	4	3,4	4,4	3,8	4,4	4,4	Все параметры имеют равную весомость, но каждый может выбрать победителя по своим критериям

ЕСЛИ Б Я БЫЛ СУЛТАН

...то собрал бы идеальную систему, позаимствовав компоненты у нескольких машин. Картографию – у «Акуры», голосовые подсказки – у «Ниссана». И дополнил бы их субаровской «озвучкой» улиц. Меню сойдет практически от любой модели, а вот графика самая красивая у «Киа». По части управления однозначный лидер – БМВ: на выбор предлагаются удобнейший джойстик, тачпад и голосовой ввод. Остается добавить пробочный сервис в реализации «Вольво» и цену, как у «Рено».





ФРАНСУА ИВАНОВ

Обслуживаем Peugeot 408 | **Автор** Стас Панин

Бытует мнение, что у всех французских автомобилей беда с ремонтопригодностью. Проверим этот стереотип на примере «Пежо-408», заточенного под российский рынок. Ремонтопригодность мы оцениваем в баллах, причем каждый балл соответствует нормочасу на СТО. Итоговый балл соответствует суммарным нормочасам, установленным заводом-изготовителем на проведение определенного набора операций.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА

Превратив «Пежо-308» в седан с индексом 408, французы не стали сокращать линейку доступных бензиновых моторов. Их три. Первый – TU5 (110 л.с.) с ременным приводом ГРМ, который стоял еще на предшественнике «Пежо-307». К сожалению, 408-х с ним маловато, поэтому пощупать такой в сервисе нам не удалось.

Наибольшее распространение получили два двигателя серии EP6, хорошо известных по 308-му: наддувный (150 л.с.) и атмосферный (110 или 120 л.с.). Мощность второго зависит от типа коробки передач – с механикой она ниже, с автоматом выше. А по железу эти моторы идентичны. Цепной привод ГРМ рассчитан на весь срок службы двигателей. В случае вынужденного ремонта необходим специнструмент, как и у большинства производителей, – правильно выставить метки без него невозможно.

Свое нестандартное мышление французы воплотили в архитектуре навесного оборудования. Чтобы заменить ремень на моторе EP6, нужно не только ослабить автоматический натяжитель, но и отвести в сторону дополнительный ролик привода помпы, вынув характерную чеку на пластиковом корпусе его натяжного устройства. Этот ролик работает по внешней поверхности ремня, прижимая его к шкиву коленвала. Причем ролик меняет свое положение относительно двух шкивов – коленвала и помпы. Таким образом изменяется производительность водяного насоса. Срок жизни ремня не регламентирован, но обычно его меняют уже на 80 000–100 000 км пробега.

Индивидуальные катушки зажигания у атмосферного мотора EP6 спрятаны под декоративной крышкой, закрепленной двумя «торксами». У наддувного мотора катушки открыты. Для свечей нужна многогранная головка «на 14». Регламент их замены – через каждые 40 000 км.

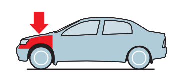
Воздушный фильтр расположен за мотором. У атмосферного двигателя его верхняя крышка закреплена аж на семи «торксах». Крепежа у наддувного меньше, а вот проблем больше: чтобы снять крышку, нужно демонтировать впускной патрубок и отвести в сторону расширительный бачок тормозной системы – ради банальной замены воздушного фильтра!

У наддувного мотора топливный фильтр всегда выносной, расположен рядом с баком. Замена по регламенту – каждые 40 000 км. Топливные трубки проложены на пластиковых быстросъемных креплениях. А вот у атмосферного двигателя фильтр может быть в сборе с топливным насосом, причем он недоступен как отдельная запчасть, – сроки замены не регламентированы.

Турбодизель перекочевал с 308-го. Ременный привод ГРМ требует обслуживания на 180 000 км пробега. Сервисмены рекомендуют не дожидаться

i Peugeot 408

ДЕБЮТ: сентябрь 2012 года, Москва
КУЗОВ: седан
ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,6 л (110, 120 или 150 л.с.); дизельный – 1,6 л (112 л.с.)
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А4, А6
ПРИВОД: передний
КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Active, Allure
ЦЕНА: 586 000–806 000 руб.



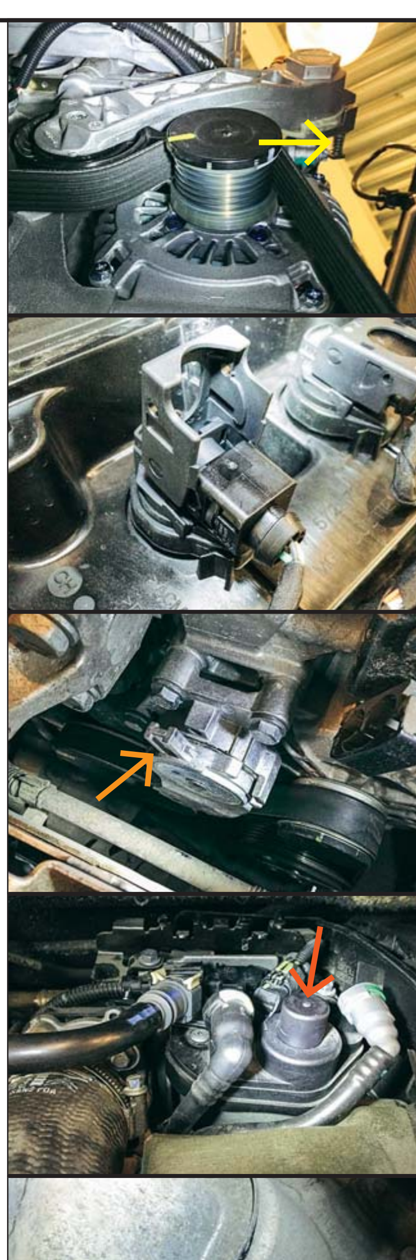
➲ Автоматический натяжитель приводного ремня моторов EP6 ослабляем ключом «на 30». Далее фиксируем его удобным подпружиненным стопором (■).

➲ Разъем на катушке зажигания зафиксирован замком, который нужно просто откинуть, – на редкость простая конструкция.

➲ Автоматический натяжитель приводного ремня турбодизеля ослабляем, надев на выступ (■) обычный подходящий по размеру ключ.

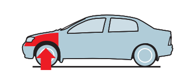
➲ Топливный фильтр дизеля имеет встроенный насос для прокачки системы (■).

➲ Заливная пробка механики (■) под ключ «на 19» расположена со стороны левого привода. Нормальный уровень масла – по кромке отверстия.



➲ Масляный фильтр расположен одинаково на всех моторах – сбоку, со стороны коробки передач. Для доступа к нему нужно снять резонатор впускной системы. Выступ на крышке фильтра сделан под головку «на 27».



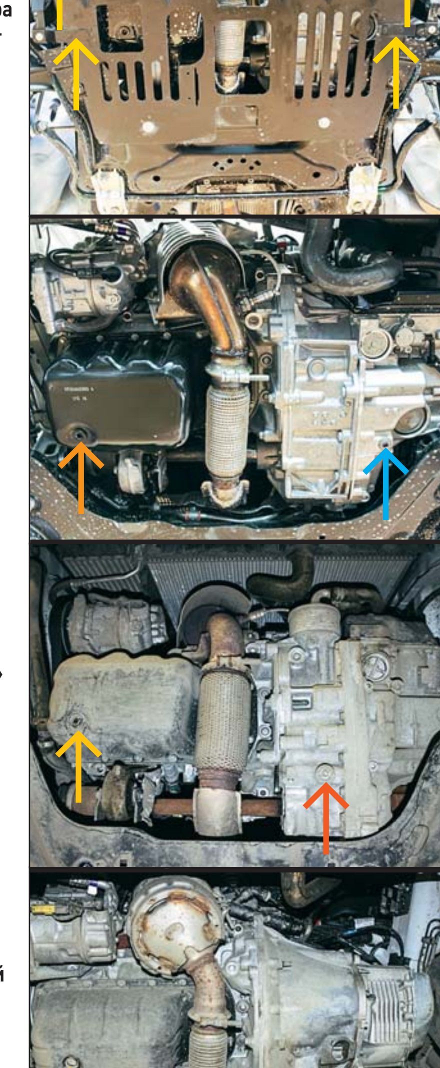


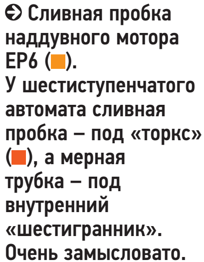
➲ Обязательно смазывайте боковые крепления защиты картера (■). Иначе при откручивании можно сломать пластиковые пыльники мотора и коробки передач.

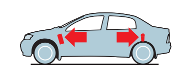
➲ Сливные пробки у моторов EP6 одинаковые, под «квадрат» (■). Под него сделана и сливная пробка четырехступенчатого автомата (■).

➲ Сливная пробка наддувного мотора EP6 (■). У шестиступенчатого автомата сливная пробка – под «торкс» (■), а мерная трубка – под внутренний «шестигранник». Очень замысловато.

➲ Сливная пробка на турбодизеле – обычный шестигранный болт (■), а у механической коробки – под «квадрат» (■).

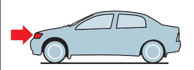






➲ Для доступа к топливному насосу моторов EP6 снимаем подушку заднего сиденья, открутив спереди два «торкса» ключом «на 30». Размер технологического отверстия в полу позволяет извлечь насос, но нужен съемник, чтобы открутить крышку его крепления.

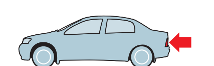




➲ Патрон лампы ходовых огней и габариток (■) фиксируется поворотом. Лампа дальнего света (■) закреплена усиками. Нужно снять оба разъема (они без фиксаторов), иначе усики не откинуть конца.



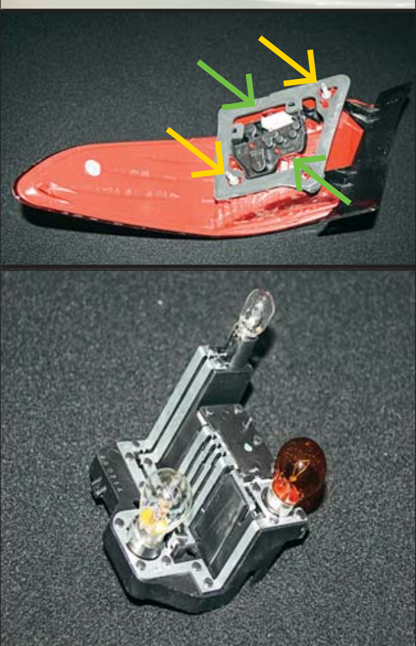
➲ Разъем лампы ближнего света – без фиксатора. Доступ к левой фаре сложнее, но крепление усиков нащупать несложно.

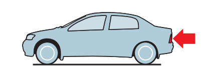


➲ В нише крыла под задний фонарь есть технологическое отверстие. Но толку от него мало из-за отсутствия окошка в обшивке багажного отделения.



➲ Фонарь в крыле закреплен на двух шпильках (■) с гайками «на 10». Его можно смело снимать и на морозе. Плата с лампами зафиксирована двумя защелками (■).

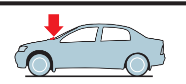




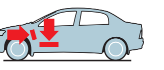
➲ Фонарь в крышке багажника закреплен на шпильках пластиковыми барашками (■). Они затянуты довольно сильно, но их можно открутить обычным ключом.



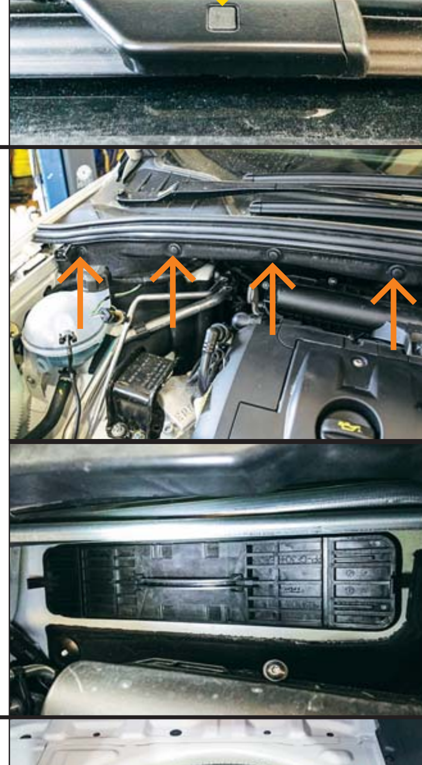
➲ На корпусе подсветки номера есть выемка (■), чтобы снять плафон.

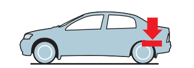


➲ Для замены щеток нажимаем на квадратный фиксатор (■) и снимаем их с поводка – очень просто.



➲ Салонный фильтр расположен под капотом, за правой накладкой под «жабо», закрепленной на четырех пистонах (■). Под ней обычная крышка, которую просто вынимаем на себя. Постарайтесь не деформировать накладку, иначе срок ее жизни резко сократится.





➲ Роль запаски всегда играет полноразмерное колесо.



Отдельные работы у дилера

Операция	Стоимость, руб.	Трудоемкость, нормочасы (1 нч = 1900 руб.)
Замена масла в ДВС (с масляным фильтром)	1330	0,7
Замена воздушного фильтра ДВС	380	0,2
Замена топливного фильтра	760	0,4
Замена салонного фильтра	380	0,2
Замена АКБ	570	0,3
Замена ремня ГРМ (дизель)	4940	2,6
Замена навесного ремня	570	0,3
Замена антифриза	1520	0,8
Замена ПТК	1330	0,7
Замена передних тормозных дисков	1900	1
Замена ЗТК	1520	0,8
Замена задних тормозных дисков	1900	1
Регулировка ручника	760	0,4
Замена свечей	760	0,4
Замена масла МКП	570	0,3
Замена масла АКП	2850	1,5
Замена щеток стеклоочистителя	190	0,1
Замена одной лампы внешнего освещения	380	0,2
Замена тормозной жидкости	1520	0,8
Итого	**24 130**	**12,7**

красной черты и заменить ремень после 120 000 км. Заодно меняют два ролика натяжителя и, по результатам осмотра, помпу. В приводе предусмотрены метки и шпонки – имея опыт, можно смело проводить обслуживание своими силами. В целом компоновка моторного отсека не сильно отличается от бензинового варианта, а регламент замены расходников тот же.

Привод навесного оборудования турбодизеля – без сюрпризов. Для замены ремня нужно ослабить только незатейливый автоматический натяжитель. Срок его жизни – как на бензиновых моторах. Воздушный фильтр тоже расположен за мотором. Его крышка закреплена тремя «торксами» и защелкой со стороны бачка тормозной системы. Топливный фильтр расположен под капотом, справа от корпуса воздушного фильтра. При его замене соседние элементы тревожить не придется.

МЕЖДУ ПРОЧИМ

Производитель словно специально максимально усложнил замену аккумуляторной батареи. Нужно снять множество пластиковых элементов и частично демонтировать силовой блок предохранителей, закрепленный на батарее. Риск что-либо сломать велик даже при плюсовой температуре.

Главный блок предохранителей расположен слева под капотом. Салонный – в передней панели, с той же стороны. Оба блока обделены запасными предохранителями и подсказками, какой за что отвечает, – обычное для французов дело.

Тормозная система имеет две особенности. У машин с бензиновым турбомотором передние тормоза более мощные. Установлены тормозные диски большего диаметра и, соответственно, другие колодки, суппорты и их скобы. При замене элементов никаких трудностей не возникает. На усиленных тормозах направляющие суппорта откручивают шестигранником «на 7», а на стандартных они закреплены обычными болтами. Вторая особенность системы: задние ступичные подшипники запрессованы в тормозные диски. И конечно, оригинальные запчасти идут только в сборе. Но есть возможность подобрать и раздельные неоригинальные.

Отрегулировать ручник – неожиданно сложная задача. Для доступа к механизму нужно снять центральный туннель. При этом заводская трудоемкость операции всего 0,4 нормочаса – чудеса!

ВНИЗ ПО ТЕЧЕНИЮ

Усилитель руля электрогидравлический. Его модуль расположен справа за передним бампером. Рядом с ним удобное место для слива масла из магистралей. Кстати, смазка рассчитана на весь срок службы. Расширительный бачок расположен внутри насоса. Его горловина, через которую доливают смазку, выходит рядом с правым лонжероном.

Для слива антифриза не предусмотрена пробка (эх, французы!) – нужно снимать нижний патрубок. Охлаждающая жидкость залита на весь срок службы автомобиля.

На всех машинах установлена штатная металлическая защита картера с большим отверстием под сливную пробку двигателя. Так что снимать «бронелист» придется лишь для обслуживания коробки передач. В агрегатах всех типов масло рассчитано на весь срок службы. Но рано или поздно владелец сталкивается с необходимостью долить или заменить масло. Поэтому производители предусмотрели привычные сливную и заливную пробки.

Механические коробки идут в паре со всеми двигателями. Четырехступенчатый автомат дружит только с атмосферным мотором EP6, а шестиступенчатый – с его наддувным братом. Обе автоматические коробки схожи в обслуживании. Заливная пробка под «квадрат» расположена сверху

ИТОГ

«Пежо-408» набрал 12,7 балла. Это самый лучший показатель. Конечно, не обошлось без сомнительных инженерных решений. Но это не касается самых распространенных операций. По части ремонтопригодности обрусевший «француз» очень похож на простых и понятных «корейцев».



агрегатов, чуть левее АКБ. В сливном отверстии установлена мерная трубка. Ее высота определяет нужный уровень жидкости – излишки сольются. При замене масла ее нужно выкрутить. Такое решение получает все большее распространение. Благо в 408-м такое отверстие не является одновременно и сливным, и заливным.

ПОЛЯРНАЯ НОЧЬ

Доступ к лампам в фарах приемлемый, но слева, как это часто бывает, он затруднен из-за более плотной компоновки. Поэтому потренироваться с заменой лучше на правой фаре. Лампы спрятаны в колодцах с резиновыми крышками. Патроны поворотников расположены отдельно – чтобы их зафиксировать, достаточно просто повернуть.

Лампы в передних противотуманках меняем снизу или через подкрылок. В первом случае частично снимаем пыльник бампера, а во втором – подкрылок. И отгибаем пластик.

Лампы в фонарях на задних крыльях можно заменить без их снятия. Правда, для доступа нужно разобрать часть обшивки багажника. А когда разберешь, то уже недолго и фонари снять. Странно, почему в обшивке не предусмотрели крышки.

Сложности и при замене габариток в крышке багажника – опять придется снимать обшивку. Задняя противотуманка расположена в бампере: для замены лампы придется подлезать с обратной стороны. Снимать разъем с патрона не нужно – просто поверните его против часовой стрелки. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала техцентр Favorit Motors (2-й км МКАД).

Эта фотография не подвергалась компьютерному монтажу. До того, как щелкнуть затвором, фотохудожник Константин Якубов пару часов усердно натирал до блеска полиролем-победителем половинку яйца. Вот на что способны в наше время человек и полироль.

В РОЛИ ПОЛИРОЛИ

Средства для ухода за лакокрасочным покрытием | **14** брендов | **Автор** Геннадий Емелькин

То ли время ускорило шаг, то ли последнюю экспертизу полиролей мы действительно проводили давно, но с тех пор прошел почти десяток лет. В материале с веселым названием «Котам на зависть» (ЗР, 2005, № 7) рассказывалось о проверке профпригодности полиролей для новых покрытий, – эксперимент мы проводили в лаборатории профильного НИИ. Вернуться же к теме мы решили немножко с другой стороны. В этот раз отобрали на проверку универсальные средства, которые любой «ботаник» может использовать самостоятельно, без применения какой-либо спецтехники.

Зачем полируют лакокрасочное покрытие кузова? Полировка освежает внешний вид, маскирует мелкие царапины, защищает лак от реагентов. С отполированного кузова легче смывается грязь, а значит, уменьшается расход воды на мойку.

Эксперименты решили проводить на капоте ненового автомобиля – у которого лаковый слой покрылся мелкими царапинами, отчего потерял первоначальный блеск.

Капот предварительно моем с шампунем и протираем. Удаляем крупные следы битума и всевозможные остатки грязи уайт-спиритом. Мелкие слаборазличимые следы битума и липкой грязи, которую можно почувствовать, проведя ладонью по кузову, желательно удалить абразивной глиной (это густая масса, похожая на пластилин, продается в магазинах автозапчастей): смачиваем поверхность и проводим по ней куском глины – эффект впечатляет. После протираем влажной замшевой салфеткой. Всё, поверхность готова для обработки полиролем.

Наносим препарат на губку и размазываем по поверхности. Ждем, когда полироль начнет подсыхать, и растираем его салфеткой из микрофибры. Ветошь, тряпки и старые полотенца «удаляются с поля» без разговоров: новые царапины нам не нужны.

Содержимое 14 симпатичных баночек-скляночек оценивали по удобству нанесения, легкости растирки и визуальному блеску. Кроме того, взяли на заметку так называемую гидрофобизацию – несмачиваемость обработанной поверхности (чем она выше, тем шустрее капельки воды будут скатываться, унося с собой пыль и прочую грязь). А между делом посматривали и на ценники: разброс оказался тринадцатикратным!

Общее впечатление от препаратов скорее положительное. Каждый полироль честно старался освежить внешний вид, придать поверхности блеск и гладкость.

На следующих страницах образцы расположены в алфавитном порядке. Больше других нам понравилось итальянское средство MA-FRA, а также «американцы» – Meguiar's и 3M. Но «самым-самым» признали все же итальянский полироль: легко наносится, быстро не засыхает, что удобно при полировке больших поверхностей, эффективен как на темной, так и на светлой краске. И цена адекватная.

Желаем удачи в наведении глянца!


ВЫЕЗЖАЯ НА ПЕРЕЕЗД
НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА,
ВЫ БЕЗЗАЩИТНЫ
ДЕПО
Н-ИЕРУСАЛ.
РЖД
ЭД4М
0002
Реклама
остановитесь
до переезда
РЖД

3M Synthetic Wax Protectant 39030, США

Автополироль

410 руб. **473 мл**

Препарат густой, наносится на кузов с помощью поролоновой губки-аппликатора. Растирается легко, полностью не сохнет, что позволяет наносить его на всю кузовную деталь сразу. Сигналом к растирке служит легкое помутнение полироля. Освежает лакокрасочное покрытие, причем более явно эффект проявляется на темном покрытии.

Cross Foam CF8354, США

Полироль «Тройная сила»

160 руб. **500 мл**

Состав густой, запах нейтральный, подсыхает медленно, растирается с легким усилием. Легкий глянец трудно заметить.

Hi-Gear HG8016, США

Полироль-очиститель «Быстрый»

240 руб. **473 мл**

Неудобная пробка, состав густой, запах нейтральный, медленно подсыхает с образованием белого налета, растирается с небольшим усилием. Легкий глянец не очень заметен.

MA-FRA, Италия

Защитный воск для машин с окраской металликом

360 руб. **500 мл**

Аэрозольная упаковка, что не всегда удобно: при нанесении приходится закрывать соседние детали кузова или распылять препарат на губку. Растирается после легкого помутнения, не сохнет. Освежает покрытие. Эффект глянца проявляется и на темной, и на светлой краске.



ASTROhim Golden Wax, Россия

Полироль «Металлик» с тефлоном

140 руб. **250 мл**

Приятный запах, оптимальная концентрация – средство не растекается. Легко наносится, быстро подсыхает до белесого налета. Растирается со слабым нажимом. Есть эффект глянца, удаляет остатки засохших насекомых. После обработки поверхность становится более гладкой.

Doctor Wax DW8206, США

Полироль «Быстрый Вакс»

390 руб. **475 мл**

Состав жидкий, наносится разбрызгиванием, поэтому попадает на соседние детали кузова, включая пластик и стекло. Запах нейтральный. Быстро подсыхает, требует небольшого усилия при растирании. Глянец малозаметный.

Liqui Moly, Германия

«Универсальная полироль»

300 руб. **250 мл**

Пробка с защитой от детей – не отворачивается без нажима сверху. Приятный запах, оптимальная концентрация, не сохнет, легко наносится и растирается с образованием глянца. Шрифт инструкции слишком мелкий.

NANOX NX5694, США

«Экспресс Полироль»

410 руб. **450 мл**

Состав жидкий, спрей с распылителем. Простая технология применения: распыляем, растираем, стараясь не попасть на пластик и стекла. Глянец почти незаметный.

Rally 05140, США

Жидкий восковой полироль

270 руб. **414 мл**

Состав густой. По характеристикам близок к средству NANOX. Удобно наносить, подсыхает с образованием белого налета, располировывается с легким нажимом. Легкий глянец трудноразличим.

SONAX, Германия

Цветной полироль с воском

407 руб. **500 мл**

Средство густое, наносится губкой, быстро подсыхает, что не мешает его спокойно растирать с легким нажимом. Освежает лакокрасочное покрытие, придает легкий глянец. В комплекте есть восковой карандаш, предназначенный для борьбы с крупными царапинами, но он лишь слегка маскирует их.



Meguiar's G18216, США

Быстрый воск

1200 руб. **473 мл**

В комплекте не только поролоновая губка, но и большое полотенце из микрофибры. Состав густой, консистенция оптимальная, приятный запах. Легко наносить, не сохнет – можно полировать всю деталь. Растирается без усилий. Освежает лакокрасочное покрытие.

Rain Dance, США

Жидкий воск

395 руб. **473 мл**

Состав густой, с оптимальной консистенцией. Удобно наносить, подсыхает с образованием белого налета, располировывается с легким нажимом. Легкий глянец трудноразличим.

Sapfire Car Polish, Россия

«Авто Полироль»

95 руб. **300 мл**

Состав густой, высыхает быстро, поэтому с растиркой затягивать не следует, иначе придется прикладывать большие усилия или смачивать водой. Глянец заметен на темном покрытии, на светлом – хуже.

Turtle Wax Plus PTFE, Великобритания

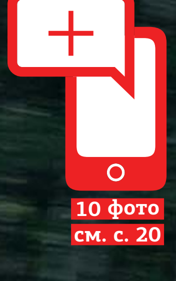
Восковой полироль с тефлоном

290 руб. **300 мл**

Густой состав, быстро сохнет, образуя плотную белую корку, – если замешкаетесь, придется размачивать. Поэтому следует обрабатывать кузов небольшими фрагментами, что неудобно. Придает легкий глянец, лучше заметный на темном покрытии.

ХЛЕБОСОУЛ

Оцениваем прогресс компании Kia | **Участники** хэтчбеки Kia Soul уходящего и нового поколений | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Александр Кульнев



10 фото см. с. 20

Казалось бы, что может быть скучнее сравнения двух очень близких автомобилей, с одним из которых ты уже знаком (ЗР, 2014, № 6), а другой является его предшественником и априори не может быть лучше? Тем не менее парочка «соулов» с бензиновыми 1,6-литровыми атмосферниками и шестиступенчатыми автоматами подарила один из самых интересных парных тестов за последнее время.

БЕРЕГИТЕ КЛЕТКИ

За шесть с лишним лет, что первый «Соул» продержался на рынке, мне не довелось на нем поездить – и первое знакомство с уходящей на покой машиной я свожу лишь сейчас. Салон у него хорош: аккуратная панель из жесткой, но двухцветной пластмассы. Раздолье в плечах и над головой. Добротные кресла – с отделкой клетчатой тканью. Такими же клетчатыми вставками украшены двери. Сероватым интерьерам многих современных машин не хватает подобной легкости.

Напрягаю память. Не считая подчеркнуто имиджевых «Фиата-500», «Мини» и «Смарта», на нашем рынке не так много хэтчбеков со смелыми нотками в интерьере. На ум приходят лишь «Гольф GTI» с фирменной клеткой и мячиком рычага коробки, «Рено» линейки RS с желтыми ремнями безопасности да «ситроены» серии DS,

Kia Soul 2008

Серийный «Соул» первого поколения дебютировал осенью 2008 года на автосалоне в Париже. В 2011-м представили обновленный вариант. Реализовано более 760 000 машин.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 1,6 л (129 л.с.); дизельный, 1,6 л (128 л.с.)

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая – механическая или автоматическая; передний привод

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Luxe, Diva, Burner

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 649 900–939 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый 1,6 л, 129 л.с., 6-ступенчатый автомат, Diva, 889 900 руб.

Kia Soul 2014

Европейский вариант «Соула» второго поколения представили осенью 2013 года во Франкфурте и пустили в продажу минувшей весной. Он не имеет ни одной общей с предшественником кузовной детали и делит платформу с хэтчбеком «Киа-Сид».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 1,6 л (124 л.с.); дизельный, 1,6 л (128 л.с.)

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая – механическая или автоматическая; передний привод

КОМПЛЕКТАЦИИ: Classic, Comfort, Luxe, Prestige, Premium

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 689 900–1 049 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый 1,6 л, 128 л.с., 6-ступенчатый автомат, Premium, 989 900 руб.







Новый «Соул» в топовой версии комплектуется панорамной крышей, которая закрывается шторкой, оснащенной электроприводом. В прежней машине был только люк.



удивляющие поистине экстравагантным салоном. Можете с ходу продолжить этот список?

Игривое оформление соседствует со взрослой, проработанной эргономикой: все органы управления на своих местах и удобны. Лишь некоторые штрихи выдают солидный возраст машины. Это знакомый по древнему «Рио» руль без регулировки по вылету и встроенный в салонное зеркало крохотный дисплей камеры заднего вида. Чувствуется, что корейцам не хватило внимания или времени, а может, и денег для проработки мелочей, – к примеру, даже на самых дорогих версиях нет заднего подлокотника и футляра для очков.

По идее, «Соул» 2014 модельного года должен быть лишен этих недоработок. Но прежде, чем мы заглянем внутрь, я научу вас, как с любого ракурса отличить новичка от предшественника. Спереди его легко идентифицировать по «одноэтажной» оптике, придающей «взгляду» солидность. Сбоку – по горизонтальному капоту, напоминающему о вседорожниках «Ленд-Ровер», и по отсутствию молдингов на дверях.

А сзади – по черной полосе на пятой двери: благодаря ей новый «Соул» кажется более коренастым, приземистым. Да и проем багажника вроде бы стал шире – или это оптический обман? Замеры подтвердили, что моему глазомеру можно доверять: проем пятой двери стал на 80 мм шире.

Теперь – за руль. Внутреннее убранство новой машины – это два, а то и три шага вперед! Панельный пластик отлит по технологии





Футляр для очков, недоступный для первого поколения «соулов» даже в качестве опции, вошел в базовое оснащение машин второй генерации.

«софт-тач» – именно поэтому он столь приятен на ощупь. Каждое прикосновение к рычажкам и кнопочкам тоже оставляет приятное тактильное «послевкусие». В глаза бросается 8-дюймовый тачскрин, который радует высоким разрешением, быстрыми откликами, встроенной памятью на 1 Гбайт и поддержкой внешних носителей информации. Интерфейс красив и понятен, а крупная картинка с камеры заднего вида выводится, конечно же, на этот дисплей – про былой «спичечный коробок» в зеркале можно забыть.

На пресловутые мелочи теперь хватило и внимания, и времени, и денег. Под потолком – очечник с мягким нутром, а подле него расположились белые огоньки уютной диодной подсветки. В руках я держу красивый руль с приливами под правильный хват и регулировкой в том числе по вылету – такую баранку не зазорно иметь и на машинах подороже. Венец всему – огромная панорамная крыша, которая однозначно указывает на то, что в моем распоряжении «Соул» в топовой версии «Премиум».



Интерьер предшественника неплох по эргономике и по-прежнему свеж. Но пластик сплошь жесткий.



Инструментарий предыдущего «Соула» проще: привыкания требуют монохромный дисплей с красной подсветкой и мелким шрифтом, а также низкое расположение индикации поворотников.

Приборная панель «Супервижн» с 4,3-дюймовым дисплеем – прерогатива версий «Престиж» и «Премиум». Показания считываются на ура.

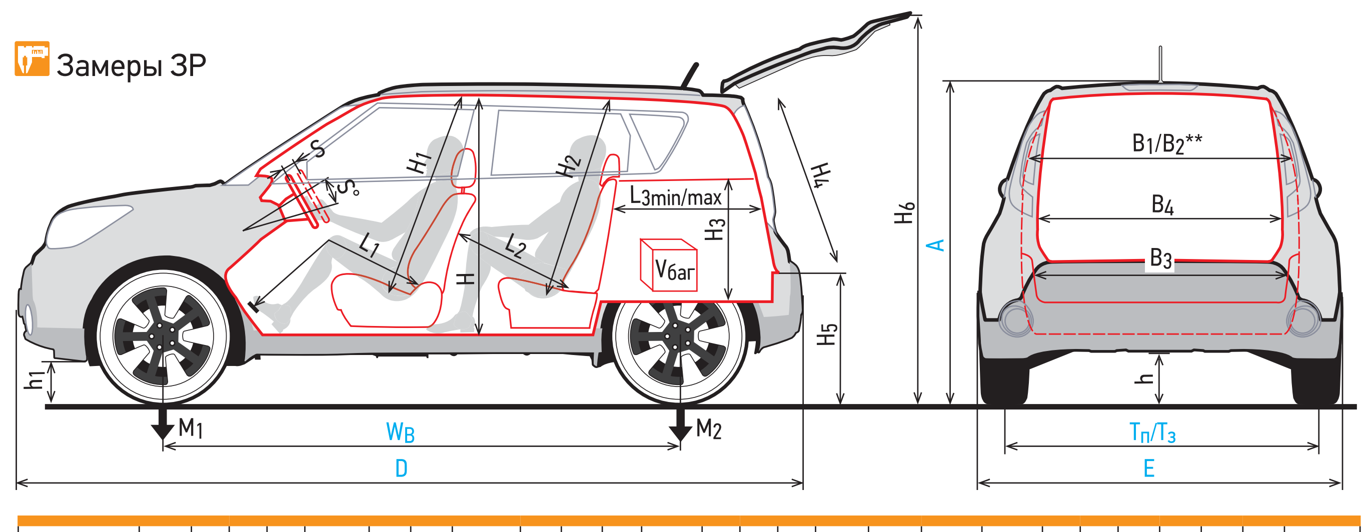




Лучшего места для кнопки «Старт/Стоп» не придумать: поставил коробку в «паркинг» – заглушил машину. Идеально!

Выверенная эргономика, отменные материалы отделки и внимание к мелочам: салон нового «Соула» можно назвать «околопремиальным».

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	H_6, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
KIA SOUL 2008	930–1160	1030	1410	1285	665–890	1000	1385	615/1620	390	1170	730	216/340	930	770	1860	778 (59,1)	538 (40,9)	1316	5,0/30	180	245	4105	2550	1610	1785	1570/1575
KIA SOUL 2014	1050–1240	1040	1420	1260	630–860	980	1385	615/1620	410	1200	730	232/354	1010	760	1830	840 (59,6)	570 (40,4)	1410	4,5/50	165	250	4140	2570	1606	1800	1560/1573

По защите двигателя.* *По переднему ряду сидений/по заднему ряду.* *Синий цвет – данные производителя.*





Оба сиденья хороши, но в новой машине кресло удачнее по профилю, а в богатых версиях может быть оснащено электроприводом.





Места для коленей в новой машине поубавилось, но тесным задний ряд не назовешь. Подлокотник прежде был недоступен, а теперь им комплектуются все «соулы» начиная с версии «Люкс».

Данные производителя

Модель	KIA SOUL 2008	KIA SOUL 2014
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Снаряженная/полная масса, кг	1365/1680	1315/1850
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	12,5
Максимальная скорость, км/ч	177	177
Радиус поворота, м	5,3	н.д.
Топливо/запас топлива, л	А95/48	А95/54
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/6,0/7,3	9,5/6,1/7,3
Выбросы CO_2, г/км	154	н.д.
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, $см^3$	1591	
Степень сжатия	10,5	
Мощность, кВт/л.с.	95/129 при 6300 об/мин	91/124 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	157 при 4850 об/мин	152 при 4850 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	А6	
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	н.д.	4,40/2,73/1,83/1,39/1,00/0,75/3,44
Главная передача	н.д.	3,96
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/45R18	235/45R18

Замечаний к эргономике у меня вовсе нет – здесь еще удобнее, чем было прежде. На «соулы» в двух наиболее дорогих версиях ставится сиденье водителя с электроприводом, да и сами кресла преобразились – они удачнее по профилю и плотнее в объятиях, что замечаешь в первом же повороте. Жаль только, что теперь обивка лишена той самой клетки.

Неплохо и на заднем диване. Особенно... в старой машине. Усевшись в ней «сам за собой», я насчитал 12 см до спинки переднего кресла (мой рост 176 см), а в новой машине – лишь 10 см.

ЖАЖДА БЕЗ СКОРОСТИ

Одна из наиболее ярких деталей интерьера нового «Соула» – кнопка «Старт/Стоп», брошенная рядом с рычагом автомата. Теперь ее не нужно нащупывать где-то под рулем: когда поездка закончена и селектор автомата переведен в «паркинг», пальцы будто сами соскальзывают вниз, глуша 1,6-литровый мотор. Но у меня-то все еще впереди! И я жму на кнопку, чтобы разбудить 124 силы атмосферной «четверки».

Я не ошибся. Двигатель здесь тот же, что на «Соуле» 2008 модельного года, но его дефорсировали на 5 л.с. Предельный крутящий момент стал скромнее на 5 ньютон-метров (152 Н·м). Несущественная потеря? Как ни странно, она ощутима не только для измерительной аппаратуры, но и для мало-мальски активного водителя, привыкшего использовать весь потенциал двигателя.

Новый «Соул» уступает предшественнику и в предельном разгоне, и в эластичности. А двигатель, начисто скисающий на верхах, голосит еще жалобнее, чем прежде. Дерзкая фраза из пресс-релиза, обещающая «великолепный баланс между мощностью и экономичностью», выглядит верхом цинизма. Ведь оба автомобиля – как новый, так и старый – поглощают бензин с жадностью наполняющего горбы верблюда и совершенно «не едут». За неделю поездок в размеренном темпе мой трассовый расход ни разу не падал ниже 9 л на сотню, а в смешанном цикле достигал 12–13 л,

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	
KIA SOUL 2008	66,0	68,3	71,0	73,3	74,4
KIA SOUL 2014	64,3	66,7	69,0	71,7	75,0


2014

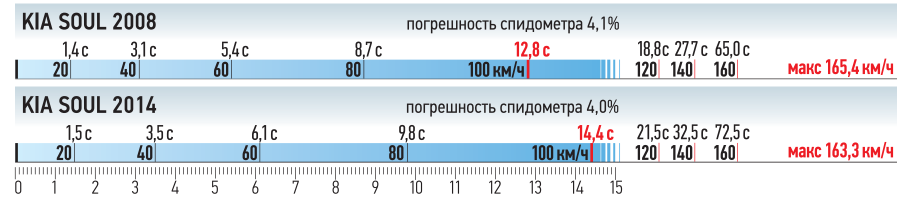
По данным производителя, багажник увеличился на 14 л – до 354 л. Наши подсчеты дали разницу в 16 л, но при совершенно других предельных показателях: 216 л у старой машины и 232 л у новой.

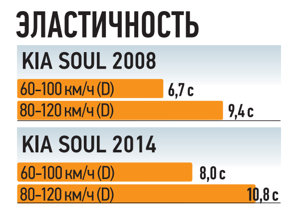

2008

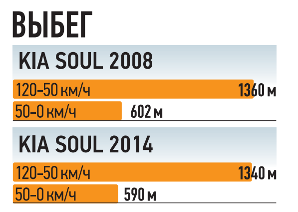
Сервис в цифрах

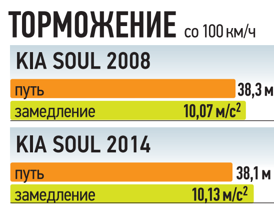
Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
KIA SOUL 2008, 2014	15 000 км или 12 месяцев	5 лет или 150 000 км	164

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ









в пробочной же московской езде в пиковые часы расход возрастал до баснословных 16–19 л! Если это и баланс, то явно не в пользу моего кошелька.

Найти толковое объяснение такой прожорливости я не могу – ведь моторам аккомпанируют современные шестиступенчатые автоматы. Так что будущим владельцам придется смириться с таким положением дел – других бензиновых моторов в гамме пока что нет. «Широта выбора» ограничивается лишь разными коробками: вместо автомата можно взять шестиступенчатую механику.

Приуныли? Тогда обрадую вас тем, что неуемный аппетит – единственный повод для расстройства, поскольку во всем остальном новый «Соул» удался.

Пересаживаясь в него из старого, сразу же ощущаешь некую цельность. Ее сложно описать словами, но она осязаема и при проезде небольших ям, и при атаке скоростных поворотов. Похожие впечатления оставляют дорогие автомобили, про которые говорят, что они «едут породисто». В нашем случае породистостью автомобиль обязан, скорее всего, выросшей на 29% жесткости кузова, в производстве которого отныне широко используют высокопрочную сталь. «Соул» стал собраннее, вибраций на органах управления поубавилось, а обратная связь «по рулю» стала в то же время сочнее.

Не могу не отметить более деликатную работу конструктивно идентичного автомата. При замедлениях гидромеханика красной (старой) машины иногда позволяет себе грубые подтыкания низших передач, тогда как автомат белого «Соула» ведет себя как истинный джентльмен: реакции на подачу газа адекватные, переключения плавные. Правда, все это в полной мере касается лишь размеренной езды. А если поехать шустрее и давить педаль газа до кикдауна… Видали мы автоматы и пошустрей.

И еще. Когда спокойно катишь в новом «Соуле», не слышишь ни шороха шин, ни аэродинамического свиста. А вот с моторными завываниями шумоизоляции бороться уже не под силу: как только стрелка тахометра взлетает к 5000 об/мин, салон наполняется невыносимым воем рядной «четверки». В такие моменты даже самые смелые мысли о покупке нового «Соула» рискуют навсегда забиться на антресоли твоей души. Это машина для спокойных «causal ездунов» – во всяком случае, в варианте с этими мотором и коробкой.

На тесте побывали самые дорогие бензиновые «соулы» двух поколений – и разница в 100 000 рублей между ними вовсе не кажется шокирующей. После того как я пообщался с новой машиной, в прежнюю меня не заманят никакие спецпредложения и скидки.

Михаил Кулешов

***

«Киа» – быстро развивающийся бренд. И новый «Соул» сделал серьезный шаг вперед. Однако помимо стильной внешности, качественного и просторного салона, хлебосольного оснащения и собранного шасси машине как воздух нужен достойный этого великолепия живой и даже слегка агрессивный бензиновый мотор. Единственный дизельный вариант непомерно дорог (1 049 900 рублей) и обладает схожими характеристиками – едва ли он решит проблему «сердечной недостаточности».

Будем надеяться, что поставки более мощных версий на наш рынок не заставят себя долго ждать. А там, глядишь, корейцы и о полном приводе задумаются! ЗР

КРАСКИ ЖИЗНИ

Переливающиеся всеми цветами радуги и пульсирующие в такт музыке окантовки динамиков появились на обновленном «Соуле» 2011 модельного года. На машине нового поколения не стали отказываться от этой «фишки», однако максимальную яркость подсветки (она зависит от громкости музыки), как мне показалось, слегка приглушили – видимо, чтобы не отвлекала водителя в темное время суток. Вращающейся рукояткой слева от руля «дискотеку» можно отключить вовсе.





ПРИБАВЛЕНИЕ В СЕМЕЙСТВАХ

«Мерседес-Бенц» расширил свое присутствие в России, предложив известные модели в новых комплектациях. Так, у дилеров появился полноприводный хэтчбек А 250





с 211-сильным бензиновым двигателем **(1 520 000 рублей).** Линейка популярного «Е-класса» пополнилась версиями с дизельными «четверками» – под индексами Е 220 **(170 л.с., 2 000 000 рублей)** и Е 250 **(204 л.с., 2 390 000 рублей),** причем есть и полноприводный универсал. Кроме того, теперь доступен дизель-гибридный «Е 300 Блютек Гибрид». Суммарная мощность его силовой установки – 231 л.с.

ВЫШЕ КРЫШИ



Сразу две новинки БМВ скоро будут доступны на российском рынке. Первая – кабриолет М4, премьера которого состоялась в апреле этого года на автосалоне в Нью-Йорке. **Самая доступная версия машины будет стоить 3 860 000 рублей – на 410 тысяч дороже, чем купе.** Кабриолет со складной жесткой крышей и адаптивной подвеской оснащен 3-литровой рядной турбо-«шестеркой» (431 л.с., 550 Н·м). Помимо базовой шестиступенчатой механики предлагается опционный семиступенчатый робот M DCT. Максимальная скорость ограничена электроникой (250 км/ч).



В стандартное оснащение входит система «старт-стоп», бесключевой доступ, двухзонный климат-контроль, биксеноновые фары, легкосплавные 18-дюймовые колеса и кожаный салон. Продажи стартуют 26 сентября, но дилеры уже принимают заказы.

Вторая модель – обновленный кроссовер Х3, который показали в начале марта на Женевском автосалоне. У нас будут доступны машины как американской, так и калининградской сборки (АВТОТОР). Линейка моторов широка: 2-литровая бензиновая «четверка» xDrive20i (184 л.с.), 2-литровый турбодизель xDrive20d (190 л.с.) и 245-сильная «четверка» xDrive28i, а еще есть 3-литровая 306-сильная «шестерка» xDrive35i и шестицилиндровый турбодизель xDrive30d, дефорсированный специально для российского рынка до 249 л.с. **Цены стартуют с 1 935 000 рублей.**



ПРОСТИ-ПРОЩАЙ

Компания «Ниссан» заявила о том, что намерена вывести с российского рынка сразу две модели: «Ноут» и «Тиида». Впрочем, «Ноут» не продают уже давно. А седаны и хэтчбеки «Тиида» **по цене от 573 000 до 750 000 рублей** еще есть на складах. О причинах прекращения продаж компания не сообщает. Скорее всего, это связано с намерением вывести на наш рынок модель «Сентра», которая будет играть в том же классе. Производство «сменщицы» намечено в Ижевске.

СПЕЦ ПО ВЕРСИЯМ

Ульяновский автозавод представил спецверсию обновленного вседорожника «Патриот», которая будет выпущена ограниченным тиражом. «Патриот Трофи» оснастили лебедкой, а коробку передач и раздатку защитили стальным листом толщиной 3 мм. Рулевые тяги закрыли трубами круглого сечения диаметром 42 мм. Есть зимний пакет: электрообогрев ветрового стекла, дополнительный отопитель салона, обогрев задних сидений и аккумулятор повышенной емкости. Кроме того, у автомобиля атермальные стекла, легкосплавные 16-дюймовые колеса, сиденья с комбинированной обивкой (кожа и ткань). «Патриот Трофи» окрашивают только серо-коричневым металликом. Цена машины – 689 950 рублей. Обычный «Патриот» стоит от 599 990 рублей.



НАРОДНАЯ ЛЮБОВЬ

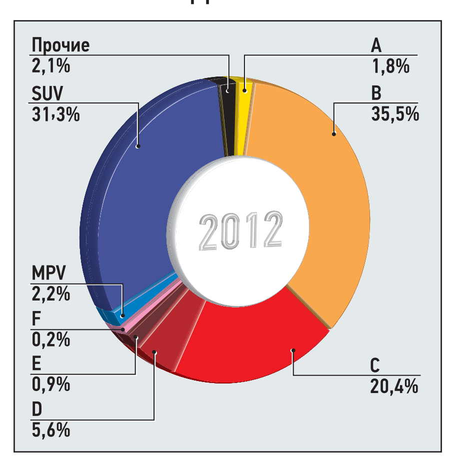
Рейтинг городов по их любви к вседорожникам представляет **Игорь Моржаретто**.

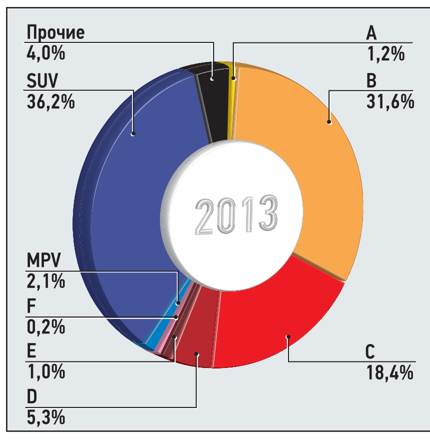
Так уж сложилось, что наш народ очень любит кроссоверы и вседорожники. И любовь эта крепнет изо дня в день. В нынешнем году доля SUV (Sport Utility Vehicle, спортивно-практичный автомобиль) среди всех новых машин составит уже свыше 40%! Причем класс этот становится все шире и шире: в него входят и небольшие городские кроссоверы, ярким представителем которых является «Ниссан-Джук», и такие серьезные вседорожники, как «УАЗ-Патриот».

Уже несколько лет подряд Россия остается крупнейшим потребителем подобных машин в Европе: их доля в общем объеме рынка значительно превышает и европейские, и азиатские показатели. Впереди – только Штаты. Даже в условиях падения продаж вседорожники теснят традиционные автомобили – в том числе и столь популярные у россиян седаны. По данным агентства «Автостат», за прошлый год сегмент SUV вырос на 5%, в то время как седаны потеряли 6%. А ведь еще лет десять-пятнадцать назад лишь один из десятка автомобилей на российском рынке был полноприводным! Ничего удивительного. С дорогами у нас по-прежнему плохо. Кроме того, в представлении многих россиян именно вседорожник является символом успеха и престижа (привет вам из бурных девяностых!). Наконец, вместительный универсал с большим клиренсом – действительно удобный автомобиль на все случаи жизни (даже если он и без полного привода).

В аналитическом агентстве «Автостат» проанализировали долю сегмента SUV на рынке новых легковых автомобилей в городах России с населением более 250 тысяч жителей. Оказалось, что по итогам четырех месяцев 2014 года средняя доля таких машин достигла 40%, причем не наблюдается явной зависимости между состоянием дорожной сети в конкретном регионе и спросом на вседорожники. По мнению экспертов, доля SUV велика в первую очередь не в тех городах, где того требуют природные условия и плохие дороги, а в тех, где высоки доходы населения. Иначе как объяснить очень большое количество кроссоверов в Москве и Санкт-Петербурге? А быстрее всего рос спрос на такие машины в Екатеринбурге (+ 8%) и Стерлитамаке (+ 7%). ЗР

Рынок новых автомобилей в РФ по классам в 2012 и 2013 годах*





*По данным агентства «Автостат».

Доля SUV в крупнейших городах РФ*

№	Город	В 2014 году, %	В 2013 году, %	Изменение, %	Место по объему рынка
1	Владивосток	69	66	+ 3	67
2	Хабаровск	68	64	+ 4	66
3	Якутск	60	65	– 5	72
4	Чита	58	53	+ 5	70
5	Иркутск	53	49	+ 4	32
6	Нижневартовск	53	47	+ 6	43
7	Мурманск	52	46	+ 6	57
8	Улан-Удэ	51	48	+ 3	71
9	Архангельск	49	47	+ 2	48
10	Тверь	47	48	– 1	34
11	Новосибирск	45	40	+ 5	18
12	Сургут	45	40	+ 5	26
13	Москва	44	42	+ 2	1
14	Красноярск	44	38	+ 6	17
15	Тула	44	43	+ 1	24
16	Барнаул	44	42	+ 2	41
17	Томск	44	38	+ 6	49
18	Новокузнецк	43	37	+ 6	51
19	Петрозаводск	43	42	+ 1	59
20	Сочи	42	39	+ 3	29
21	Калуга	42	39	+ 3	35
22	Владимир	42	42	+ 0	50
23	С.-Петербург	41	39	+ 2	2
24	Екатеринбург	41	33	+ 8	4
25	Н. Новгород	41	39	+ 2	5
26	Волгоград	41	35	+ 6	15
27	Ярославль	41	41	0	27
28	Калининград	41	38	+ 3	45
29	Иваново	41	36	+ 5	46
30	Йошкар-Ола	41	39	+ 2	65
31	Самара	40	35	+ 5	6
32	Уфа	40	34	+ 6	7
33	Нижний Тагил	40	38	+ 2	56
34	Тюмень	39	36	+ 3	14
35	Омск	39	38	+ 1	20
36	Рязань	39	37	+ 2	21
37	Череповец	39	39	0	54
38	Кострома	39	38	+ 1	63
39	Пермь	38	35	+ 3	12
40	Пенза	38	36	+ 2	30
41	Кемерово	38	34	+ 4	31
42	Киров	38	36	+ 2	33
43	Вологда	38	39	– 1	47
44	Брянск	38	31	+ 7	52
45	Смоленск	37	36	+ 1	55
46	Курган	37	31	+ 6	61
47	Новороссийск	37	35	+ 2	62
48	Волжский	36	32	+ 4	64
49	Воронеж	35	31	+ 4	9
50	Челябинск	35	31	+ 4	11
51	Саратов	35	35	0	16
52	Астрахань	35	31	+ 4	38
53	Чебоксары	35	33	+ 2	39
54	Магнитогорск	35	32	+ 3	44
55	Ростов-на-Дону	34	31	+ 3	10
56	Ижевск	34	30	+ 4	22
57	Курск	34	30	+ 4	42
58	Орел	34	36	– 2	53
59	Краснодар	33	29	+ 4	8
60	Ульяновск	33	28	+ 5	25
61	Белгород	33	31	+ 2	37
62	Казань	32	28	+ 4	3
63	Липецк	32	29	+ 3	28
64	Таганрог	32	25	+ 7	68
65	Оренбург	31	26	+ 5	23
66	Тамбов	31	30	+ 1	40
67	Саранск	31	29	+ 2	58
68	Ставрополь	30	27	+ 3	36
69	Стерлитамак	28	21	+ 7	60
70	Наб. Челны	26	21	+ 5	19
71	Владикавказ	25	25	0	69
72	Мин. Воды	23	20	+ 3	73
73	Тольятти	21	17	+ 4	13
	Общий итог	**40**	**37**	**+ 3**	

*По данным агентства «Автостат» за 4 месяца 2014 года.

ПЛАТА ЗА СКОРОСТЬ

Уже до конца этого десятилетия, как нам обещают, в России должна появиться опорная сеть скоростных автомобильных дорог – свыше 2200 км. Где поедем с ветерком, выяснял **Игорь Моржаретто**.

Глава российского правительства Дмитрий Медведев утвердил программу развития сети дорог до 2020 года, представленную госкомпанией «Автодор». Финансирование строительства скоростных автодорог увеличено до 1,56 трлн рублей (+ 8%).

Перед дорожниками поставлено несколько главных задач: развивать транспортное сообщение в столичном регионе, готовиться к чемпионату мира по футболу 2018 года и сделать доступнее Крым. Всего будет построено или реконструировано 2200 км магистралей, из которых 1700 км станут платными. В результате будет создана опорная сеть скоростных трасс: около 3000 км дорог получат статус первой категории (скоростной режим до 130 км/ч).

Основные объекты программы – трассы М1 «Беларусь», М3 «Украина», М4 «Дон». Должны быть построены ЦКАД (А113) и скоростная трасса Москва – Санкт-Петербург (М11). Строительство и реконструкция большинства магистралей будут ускорены. Так, работы на трассе М3 «Украина» планируется закончить к 2020-му – на два года раньше намеченного. На два года ускорят и строительство ЦКАД вокруг Москвы (окончание работ намечено на 2018 год); это один из главных проектов развития столичного региона. При этом госкомпания должна будет содержать Малое бетонное кольцо – как бесплатную альтернативу ЦКАД. Еще один важный объект – трасса М7 «Волга» (Москва – Нижний Новгород – Казань): до 2020 года должны построить скоростной обход (69 км) Балашихи и Ногинска.

Займутся в «Автодоре» и перспективными проектами: спроектируют дорогу Краснодар – Абинск – Кабардинка и транспортный переход через Керченский пролив (с подходами к нему), а также продолжение трассы Москва – Казань как часть транспортного маршрута Западная Европа – Западный Китай. ЗР

Схема скоростных дорог РФ (планы по развитию сети до 2020 года)





СМАЗКИ

White Grease («Белая смазка») рекомендуется как универсальный смазочный материал для шарниров, задвижек, скользящих тросов и т. д. Она обеспечивает долговременную защиту от коррозии, работая при низких и высоких температурах. Устраняет скрипы и снижает износ при трении. Примерная цена – **266 руб.**

Red Grease («Красная смазка»), содержащая алюминий, обеспечивает долговременную защиту и смазку всех типов промышленных подшипников и прочего. Стойкая к воздействию воды, кислот, солей. Работает при температурах до +200 °C, выдерживает высокие нагрузки. Красный цвет обеспечивает легкий визуальный контроль.
Примерная цена – **450 руб.**



АККУМУЛЯТОР

Завод «Алькор» приступил к выпуску новой серии аккумуляторов «Тюменский медведь Ca/Ca Silver», в которых использован новый штампованный токоотвод, изготовленный из свинцово-кальциевого сплава с серебром. Производитель отмечает, что это существенно повышает стойкость токоотвода к коррозии, улучшает электрические характеристики и, как следствие, увеличивает срок службы батарей.
Примерная цена – **2500 руб.**

ОБЗОРНЫЕ ЗЕРКАЛА

Торговый дом СОРОКИН® представил более десятка обзорных зеркал для помещений и улицы. Сферические дорожные зеркала позволяют расширить обзор, снизить вероятность аварии и облегчить маневрирование в местах с ограниченным обзором. Зеркало со светоотражающими наклейками имеет яркий белый корпус и привлекает внимание участников движения. Обзорные зеркала для помещений применяются в торговых залах магазинов, на кассах и т. д. Смотровое зеркало с телескопической рукояткой можно использовать для осмотра труднодоступных мест транспортных средств, строительных конструкций и т. п. В комплект входит сумка для транспортировки и хранения. Все изделия изготовлены из поликарбоната, их главными особенностями являются противоударное полотно, четкое отражение и долгий срок службы. Ориентировочная цена зеркал, предназначенных для использования в помещениях, – от **1499 руб.**, для улицы и смотрового – от **3499 руб.**



ЗАРЯДНИКИ И ИНВЕРТОР

Немецкий бренд HEYNER® предлагает серию автомобильных аксессуаров для питания различной техники. Отметим зарядные устройства для «айфонов», «айпадов» и «айподов» различных модификаций, а также для мобильных телефонов, камер, MP3-плееров и прочих гаджетов; предусмотрены USB-выходы, удлиненные кабели и т. п. А инвертор MobilePower преобразует напряжение 12 В в 230 В, обеспечивая мощность 150 Вт (при максимуме до 300 Вт). Примерная стоимость новинок – от **200** до **1400 руб.**



МОТОРНОЕ МАСЛО

MOTUL 8100 X-clean FE 5W-30 (ACEA C2/C3) – полностью синтетическое масло, разработанное для применения в двигателях, удовлетворяющих требованиям экостандартов Евро-4 и Евро-5. Продукт отличает пониженное содержание сульфатов, фосфора и серы. Его можно использовать и в случае, если автопроизводитель требует применения масла ACEA C2 с высоким уровнем энергосберегающих параметров. Цена – около **550 руб.** за литр.



АВТОГЕРМЕТИК И ЭПОКСИДНЫЙ КЛЕЙ

Силиконовый автогерметик Felix применяется для устранения течи воды, охлаждающей жидкости и масла в разъемных соединениях при дефекте прокладок – в картере двигателя, коробке передач, редукторах моста и т. п. Средство может использоваться для ликвидации неплотностей в строительных конструкциях. Кроме того, предлагаются двухкомпонентный эпоксидный клей и профессиональный суперклей Felix, предназначенные для всех видов быстрых ремонтных работ не только в автомобиле, но и в быту. Примерные цены: герметик 85 г – **54 руб.**, герметик 32 г – **31 руб.**, эпоксидный клей – **70 руб.**, эпоксидный клей для стали – **63 руб.**, клей «Супер» – **15 руб.**

МАСЛО ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

Havoline Ultra 0W-20 создано в соответствии со спецификациями ILSAC GF-5 и API SN для бензиновых двигателей легковых автомобилей. Оно рекомендуется прежде всего для применения в бензиновых двигателях японских машин. А масло Havoline Ultra 0W-30 с высоким щелочным числом (TBN) разработано с учетом российских условий эксплуатации и, по мнению производителей, обеспечивает защиту при изменении качества топлива под влиянием серы. Оно годится для применения в бензиновых и дизельных двигателях легковых автомобилей, а также в дизельных двигателях малотоннажных фургонов и соответствует спецификации ACEA A3/B4 и API SL. Примерная стоимость Havoline Ultra 0W-20 – 300 руб. за литровую канистру и 1400 руб. за 5-литровую. Цена Havoline Ultra 0W-30 – 400 руб. за литр и 1850 руб. за 5 литров.





НАВИГАТОР

Портативный навигатор Prology iMap-5400 с программным обеспечением «Навител Навигатор» работает с подробнейшими картами не только России, но и стран Таможенного союза, Прибалтики, Скандинавии, других европейских государств – всего больше 370 тысяч населенных пунктов, причем более 30 тысяч из них – с HD-картографией. Диагональ экрана 127 мм, разрешение 480×272, продолжительность автономной работы до трех часов. Примерная цена – 2990 руб.

АДАПТЕРЫ

Компактный сканер Quantoom ELM327 соединяет электронный блок управления транспортного средства с компьютером или мобильными устройствами, на которых установлено диагностическое программное обеспечение. Связь через Wi-Fi, по протоколу Bluetooth или при помощи USB-кабеля, в зависимости от модели адаптера. Можно контролировать рабочие параметры двигателя (температура, число оборотов, скорость), анализировать показания датчиков и вести мониторинг совершённых поездок, а также считывать, расшифровывать и удалять коды неисправностей. Устройство подключается к автомобилю через стандартный разъем OBD II. Примерная цена – от 1230 руб.





ОЧИСТИТЕЛЬ САЖЕВОГО ФИЛЬТРА

Если дизельный автомобиль эксплуатируется на коротких дистанциях и в постоянных дорожных пробках, увеличивается риск засорения сажевых фильтров. Очиститель DPF от STP® продлевает срок их службы, препятствует образованию нагара и отложений, а также снижает количество опасных примесей в выхлопе. Ориентировочная цена – 270 руб.





ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ

Изделия Scher-Khan Magicar 13 и Scher-Khan Magicar 14 со встроенным адаптером цифровых информационных шин CAN и K-Line работают на частоте 868 МГц. В них внедрена новая версия фирменного шифрования MAGIC CODE™ PRO 4. Дополнительно каждый образец наделен индивидуальным ключом шифрования. Двусторонняя связь поддерживается на расстоянии до 2000 метров. Брелок-коммуникатор работает от встроенного аккумулятора, одной зарядки хватает более чем на две недели. Зарядка – от бытовой сети 220 В или непосредственно в автомобиле. Цена Scher-Khan Magicar 13 – 14 700 руб., Scher-Khan Magicar 14 стоит 13 800 руб.





В КОТОРЫЙ РАЗ

Ателье «Вальд» представило свое видение флагманского седана «Мерседес-Бенц» серии W222. Новый «S-класс» предлагают украсить спортивными атрибутами: раздутые крылья и пороги обзавелись вентиляционными каналами, в задний бампер поселили диффузор и четыре патрубка выхлопной системы. А еще клиентам предлагают заказать нештатные диски и заниженную подвеску.

АЛЬТЕР-ЭДО

Компания «Эдо Компетишн» повысила отдачу «Порше-911 Турбо S» с 560 до 590 л.с., а крутящий момент турбо-«эски» возрос с 750 до 780 Н·м. Скажете, небольшая прибавка? Зато теперь спринт до 100 км/ч занимает умопомрачительные 2,8 с, а максималка достигает 327 км/ч (было 3,1 с; 318 км/ч). В подвеске появились иные амортизаторы и более короткие пружины. Колеса поменяли на оригинальные 20-дюймовые.

ЦАРЬ ЗВЕРЕЙ

Как известно, турбомоторы прекрасно поддаются чип-тюнингу. Не исключение и 2-литровый двигатель хэтчбека «Сеат-Леон Купра», который в заводском исполнении развивает солидные 280 «лошадок». Одним лишь перепрограммированием блока управления компания «JE Дизайн» добилась отдачи в 350 л.с.! Что-то, безусловно, дал и выхлоп – но его поменяли в первую очередь ради красоты звучания. Крутящий момент ощутимо подрос – с 380 до 440 Н·м, и теперь «Купра» пуляет до 100 км/ч за 5,1 с и развивает 250 км/ч.

Чтобы водитель не терял контроль над прибавившим в скорости «Леоном», его оснастили заниженной на 45 мм подвеской KW. В принципе, и стандартные стойки неплохо справляются с своими обязанностями, поэтому можно установить только лишь укороченные на 35 мм пружины: так выйдет в десять раз дешевле, чем полностью менять подвеску.

Внешние изменения незначительны. И без того эффектную «Купру» предлагают оснастить передним спойлером и накладками на пороги под углепластик. Колеса можно поменять на оригинальные, с шинами 235/35R19.

НА ЛЮБИТЕЛЯ

Дизайн усовершенствованного компанией «SR Перфоманс» седана «Ауди-S3» спорный. Ну что это за тюнинг: черненая крыша, минимальный дорожный просвет и 20-дюймовые колеса от старшей модели A6! Впрочем, подвеска стоит правильная – регулируемая KW. Да и вмешательство в мотор осталось в рамках разумного: блок управления MTM, даунпайп (участок выхлопной системы от турбины до нейтрализатора) фирмы BN и собственно нейтрализатор HJS. Все это дало прибавку в 80 «лошадок» (до 380 л.с.) и 90 ньютон-метров (до 470 Н·м), и теперь «Ауди-S3» разгоняется до сотни за 4,6 с.



ПЕРЕЗАГРУЗКА

Новому поколению культового вседорожника БМВ-X5 – новая тюнинг-программа от ателье «Хаманн». Тут и преобразившийся передний бампер с оригинальными противотуманками и ходовыми огнями, и спойлеры, и накладки на пороги, и фирменные диски – неплохо смотрится!

В интерьере изменения скромнее: накладки на педали да эксклюзивные коврики. А вот под капотом может быть от 251 л.с. (вместо 218 л.с.) на базовой версии sDrive25d до 490 л.с. (против стандартных 450 сил) у xDrive50i.

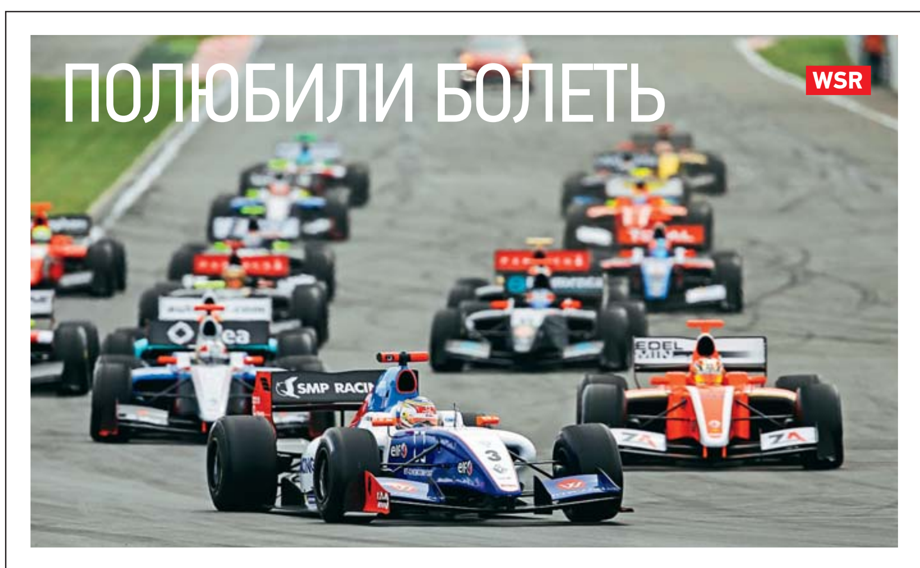


КРАСНЫЕ, ВПЕРЕД!

В фирме «МЕС Дизайн» решили поколдовать над внешностью «Феррари-458». Плодами художественных усилий стали передний спойлер, пороги и диффузор в заднем бампере. Диски можно выбрать из широкой линейки – размер от 20 до 22 дюймов. В интерьере – приятные мелочи из стали и углепластика, которые не дадут забыть, что в твоих руках не просто «458 Италия», а версия «Скосса Россо», то есть «Красный Удар».

КРОССМЕН

У обычного «Вольво-V40 Кросс Кантри» дорожный просвет – с пачку сигарет. Куда это годится! Чтобы паркетник оправдывал свое имя, в компании «Хейко спортив» приподняли его на 30 мм и прикрыли колесные арки пластиковыми расширителями. Как и любой другой «Вольво», этот можно форсировать с помощью альтернативных программ управления двигателем.



ПОЛЮБИЛИ БОЛЕТЬ

Мировая серия «Рено» определенно понравилась россиянам. Около 78 тысяч зрителей за два дня – достойный результат. И вряд ли дело лишь в том, что вход на этапы серии бесплатный, а часть болельщиков доставляли автобусами от метро, – большинство приехало своим ходом, презрев неизбежные пробки.

Просто сами гонки (надо сказать, не особо забористые, а подчас откровенно скучные) тут не главное. Всевозможные моторизованные шоу на трассе и развлечения в паддоке – вот основа зрелища. А если повезет, то можно взять автограф у звезды мирового уровня. В эти дни на автодроме «Москоу Рейсвей» можно было встретить, например, Дэвида Култарда и Оливье Пани. Из наших – Даниила Квята и Михаила Алешина.

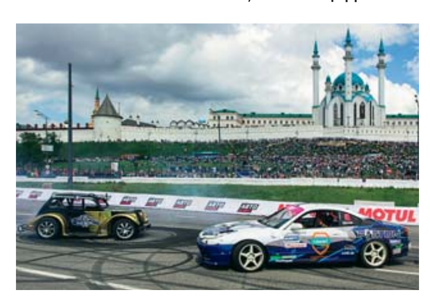
Российские пилоты, выступающие в серии «Рено», отметились очередной победой на домашней трассе. Сделал это Сергей Сироткин в субботнем заезде Формулы-«Рено 3,5», существенно поправив свое турнирное положение после двух провальных этапов. А лидер сезона Карлос Сайнс-младший, напротив, провел свой худший в этом году уик-энд.

В двухлитровом классе лучший результат добыл Егор Оруджев – в одной из гонок финишировал шестым. А всего в гонках выступили восемь россиян. Наше представительство в Мировой серии «Рено» по-прежнему одно из самых многочисленных.



РЕЙСИНГОМ ПО СИТИ

Гоночное шоу «Сити Рейсинг» впервые состоялось в Казани, на площади Тысячелетия – самой презентабельной в городе. Формулу-1 представляла только команда «Катерхем» и тест-пилот Роберт Фрийнс. Была и главная наша звезда – Виталий Петров, но мастерство он показывал на гражданском «Мерседесе AMG». В целом программа весьма насыщенная: авто- и мотокаскадеры, российские и зарубежные мастера дрифтинга. По официальным оценкам, шоу собрало около 50 тысяч зрителей.



При этом казанское мероприятие не отменило аналогичного московского, прошедшего в другой уик-энд. В столице массированно анонсировали грядущий российский этап DTM, а к «Катерхему» добавилась «Феррари».

Хороший спрос на билеты подви́г организаторов сочинского Гран-при Формулы-1 установить дополнительную трибуну на 7000 мест в районе первого поворота. Считается, что цены на нее доступные – 17 тысяч рублей за три дня.

ФреддиЛойкс («Шкода-Фабия») одержал победу в домашнем Ралли Ипра – шестом этапе чемпионата Европы ERC. Поскольку это был первый старт бельгийца в серии, на турнирную ситуацию победа не повлияла. Равно как и сход Эсапекки Лаппи: финн остался лидером чемпионата.



С середины сезона все заезды РСКГ сопровождаются прямой видеотрансляцией на официальном сайте Российской серии кольцевых гонок. Картинка с трасс дополнена живым голосом комментатора.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

1–2.08 Кубок России по ралли-рейдам, Мордовия
1–3.08 чемпионат России по картингу, Ростов-на-Дону
2–3.08 чемпионат России по кольцевым гонкам (РСКГ), «Казань-Ринг»
2–3.08 чемпионат России по кроссу (багги), Арамиль
2–3.08 чемпионат России по кроссу (грузовые), Арзамас
8–9.08 Кубок России по ралли, «Выборг»
8–9.08 «Российская Дрифт Серия», Казань
9–10.08 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Бугульма
16–17.08 Кубок России по ралли, «Екатеринбург»
16–17.08 чемпионат России по кроссу (легковые), Ирбит
21–24.08 чемпионат России по ралли-рейдам, «Баха Беларусь», Минская область
23–24.08 чемпионат России по кольцевым гонкам (РСКГ), «Смоленское кольцо»
23–24.06 чемпионат и Кубок России по ралли, «Гуково»
23–24.08 чемпионат России по кроссу (все классы), Рязань
23–24.08 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Ставрополь
29–30.08 «Российская Дрифт Серия», Нижний Новгород
30–31.08 чемпионат России по кроссу (легковые, багги), Гуково
30–31.08 чемпионат России по ралли-кроссу, Казань

ПРИЗЕРЫ С ГАРАНТИЕЙ

Россияне блистательно выступили на трассе «Спа-Франкоршан», принявшей четвертый этап «турингового» чемпионата Европы. Николай Карамышев выиграл оба заезда в главном классе «Супер 2000». И упрочил лидерство настолько, что на заключительном этапе в Италии ему достаточно набрать несколько очков. Аналогично отличился Дмитрий Брагин в зачете «Сингл Мейк Трофи». Правда, по сумме этапов выбрался лишь на третью позицию, так как неоднозначно провел предыдущие гонки. У тольяттинца сохранились шансы на итоговую победу. Но ему при этом еще придется сдерживать Сергея Рябова, который уступает всего одно очко и тоже не прочь завершить серию призером.





МЕЖДУСОБОЙЧИК

Именно в это превратился раллийный чемпионат мира в первой половине сезона. На всех этапах побеждали только пилоты «Фольксвагена»: дважды Яри-Матти Латвала, а прочие победы на счету Себастьена Ожье. При том что в каждой гонке была определенная интрига.

Вот и на Ралли Польши упорный Ожье, в общем-то, не был безоговорочным лидером. Всю дорогу шел его поединок с Андреасом Миккельсеном, и француз сломил сопротивление норвежца только в самой концовке. Не исключено, что внутри «Фольксвагена» уже нет никаких командных установок и разрешена борьба. Поскольку пилоты команды составляют тройку лидеров чемпионата, при любом раскладе титул фактически обеспечен.

Третьим в Польше финишировал Тьерри Нёвилль, и это второй подиум сезона для заводской команды «Хёндэ». Понятно, что при таком темпе набора очков она «Фольксвагену» не конкурент.

ЖИЗНЬ
152 РОССИЙСКИЙ ЭТАП WTCC
156 «24 ЧАСА «НЮРБУРГРИНГА»
158 «ЛЕ-МАН» И «ПОРШЕ-919 ГИБРИД»
162 «SMP РЕЙСИНГ» В ЛЕ-МАНЕ

164 НАШ РЕЙД: МОСКОВСКИЕ ПАРКОВКИ
168 ПРИЧИНЫ ОТКАЗОВ ПО ОСАГО
170 Ж/Д ПЕРЕЕЗДЫ: ПЕРСПЕКТИВЫ
172 КУДА ИДЕТ РОССИЙСКИЙ АВТОПРОМ
176 ПО ЕВРОПЕ НА БМВ-325d
180 ЗАДНЕМОТОРНЫЙ «РЕНО-ФЛОРИД»
186 «СУЗУКИ-SX4»: ВЫБИРАЕМ КОМПЛЕКТАЦИЮ
192 «МАЗДА-6» С ПРОБЕГОМ
196 НАШ ГАРАЖ: ЛИТРОВАЯ МОЩНОСТЬ МАШИН

197 «РЕНО-ЛОГАН»: ПЕРВЫЕ 2000 КМ
198 «ФОЛЬКСВАГЕН-КЭДДИ» В ПАРКЕ ЗР


Дополненная реальность: 156, 159, 208

ШАШЛЫК, М9 И КИНГ ХУА

Муками выбора сограждан, размышляющих, как лучше провести выходные дни, озадачился **Сергей Зиновьев**. Фото: **Вадим Крючков**.

Каждый раз, подъезжая к автодрому «Москоу Рейсвей» в гоночный день, я настороженно изучаю обстановку на гигантской автостоянке. Не могу избавиться от этой привычки после 2 сентября 2012 года, когда в России гостил чемпионат мира «Гран Туризмо»: стоянка тогда была пуста, а трибуны напоминали рот, в котором вышибли почти все зубы. Зрителей собралось немногим больше, чем пилотов и механиков! С тех пор я и пытаюсь понять, почему россияне в целом крайне прохладны к гоночным зрелищам – и к домашним, и к заезжим.

ХОЛОДНЫЙ ПРИЕМ

Справедливости ради скажу, что отдельные всплески интереса все же были – например, во время первых визитов грузового чемпионата Европы и Мировой серии «Рено». Но даже «на свежачка» народу собиралось меньше, чем это принято в Европе. За два года наблюдений подметил лишь одну железную закономерность: больше рекламы – больше зрителей.

Российский этап чемпионата мира WTCC тоже анонсировали. Не особо навязчиво, но даты заездов и портреты героев то тут, то там на глаза попадались. А зрителей всё равно пришло мало – откровенно мало для этапа мирового первенства. При том что цены на билеты вполне доступны – во всяком случае, посещение этапов немецкого чемпионата DTM обходится дороже. А он, на мой вкус, по насыщенности не превосходит гонок WTCC.

Июнь – слишком дачный месяц? Экзамены у детей? Бурные красочные паддоки слишком праздничны для депрессивного населения и вызывают отторжение? Или просто у жителей столицы и окрестностей много других, более традиционных видов досуга? Большие гонки-то в Россию пришли катастрофически недавно. Не успели накопить армию стабильных поклонников?

«СИТРОЕН»: ПРИШЕЛ, УВИДЕЛ...

Французы пришли побеждать и, несомненно, возьмут титул с первой попытки. Туринговый «С-Элизэ» создавали полтора года, причем сразу под новый регламент. Машина превосходна, что показала в первой же гонке. И даже балласт, полагающийся тем, кто слишком быстр, не нарушает гегемонии «двойного шеврона». Вопрос в том, как пилоты команды разыграют призовые места на финише турнира. Хосе-Мария Лопес тот еще дебютант. В свое время неплохо выступал в формульной серии GP2 и значился тест-пилотом «Рено F1». И на экваторе сезона аргентинский новичок существенно превосходит своих знаменитых партнеров – Мюллера и Лоэба. Это как-то подозрительно. Обычно заводские команды заранее просчитывают, чем закончится внутрикомандная борьба. И пока не очень верится, что великому Себастьену назначили всего лишь бронзу.





«ХОНДА»: ОПОЗДАВШИЕ

Японцы задолго до начала турнира жаловались, что проиграли «Ситроену» в темпе подготовки новой машины – опоздали почти на год. «Ситроен» вовсю проводил тесты, а «Сивик» все еще был в стадии разработки. Разумеется, на официальной презентации заводской команды «Хонда» прозвучало, что цель – оба титула. Но все всё понимали… В шести этапах у «Хонды» ни одной победы, и этот график хуже прошлогоднего, когда в чемпионате мира по инерции доминировали «шевроле».

«Хонда» планомерно расширяет присутствие в «Туринге» – появилась четвертая машина, на которую сел Мехди Беннани. Правда, марокканец выступает за частную команду и к заводу прямого отношения как бы не имеет. Но его подиум на российском этапе – это и подиум «Хонды» тоже.

WTCC

- **ОФИЦИАЛЬНОЕ НАЗВАНИЕ:** FIA World Touring Car Championship
- **РУКОВОДИТЕЛЬ СЕРИИ:** Франсуа Рибейро
- **ПРОМОУТЕР СЕРИИ:** Eurosport Events Ltd.
- **ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЛОГАН:** Real cars, real racing («Реальные машины, реальные гонки»)
- **ИСТОРИЯ:** серия основана в 1987 году, проходила под разными названиями в разных формах, в том числе как одноэтапный Кубок мира и как чемпионат Европы (ETCC), с 2005 года по сей день – WTCC
- **ФОРМАТ:** 12 этапов на всех континентах, кроме Австралии; этап состоит из двух заездов, интервал между стартами 70 минут, что идеально для телетрансляций
- **СТАТУС:** чемпионат мира FIA

Не отпугнут ли полупустые трибуны тех, кто везет в Россию серьезные (и очень популярные в других странах) чемпионаты? Не ровен час, снова останемся без «больших гонок»!

ДРАМЫ НА ТРАССАХ

К WTCC как к зрелищу никаких претензий – даже в нынешнем его состоянии, когда команда-победитель фактически известна заранее. Прибавка в 70 лошадиных сил – отличное решение! Каждый отдельный заезд – драматический триллер. Болеть за «Ладу» вообще запредельное удовольствие, адреналин с корвалолом. «Наш» Роберт Хафф даже в сражении за десятое место чертовски хорош! Да и сам этап выдался просто на славу. Иван Мюллер и Себастьен Лоэб прочно застряли среди соперников и победить не смогли.



В пятницу, субботу и даже в воскресенье утром паддок был одинаково пустынен. На зарубежных этапах такого не бывает.



Европейская карьера Ма Кинг Хуа незамысловата: скромные выступления в формульных сериях. Но в Китае он был чемпионом, причем именно в «Туринге» (2011 год).

Себастьен Лоэб почти не улыбался и выглядел то ли усталым, то ли расстроенным. Хотя на подиум один раз попал. Может, скучно ему в «Туринге» с его академичными спринтерскими заездами?



На «Москоу Рейсвей» произошло воистину историческое событие: впервые гонку в статусе чемпионата мира выиграл китайский пилот! Он стал победителем этапа по сумме набранных очков и, скорее всего, героем нации. Если сможете, запомните это имя – Ма Кинг Хуа. У меня не получается.

Вообще, WTCC постепенно избрал ту же стратегию привлечения внимания, что и родственный конкурент – немецкий DTM. Появился этап в Марокко – пожалуйста, вот вам пилот-марокканец, кумир болельщиков. Появился этап в Венгрии – извольте, есть гонщик-венгр, иногда даже выигрывает. Для Макао – Ма Кинг Хуа. И не сомневайтесь, там будет аншлаг. У российского этапа есть российская команда и российский пилот. И мы – единственная в гоночном мире страна, где это не работает в полной мере. В Венгрии, например, настолько любят мировой «Туринг», что заполняют трибуны даже в соседней Словакии. А у нас – пустовато.

Скоростную магистраль М9 «Балтия», ведущую от столицы к автодрому «Москоу Рейсвей», третий год подвергают капитальной реконструкции. Конца великой стройке (и равновеликим пробкам) пока не видно. Какие-то 70 километров за пять часов в выходные дни – обычное дело. Болельщики, которые в этом году приехали на WTCC, сто раз подумают, прежде чем отважатся ехать сюда вновь – на Мировую серию «Рено» и DTM. Электричка? Это оскорбляет чувство собственного достоинства, ибо она не подруливает прямо к кассе.

Между тем этап WTCC в России, похоже, будет проходить только до тех пор, пока АВТОВАЗ и ЛУКОЙЛ считают полезным содержать совместную команду. И вместе с «Ситроеном», для которого Россия тоже важный рынок, лоббировать и спонсировать домашний для «Лады» этап. Совершенно не исключен вариант, что лет через пять, а может, и раньше нам снова придется ездить на «Туринг» в соседние страны. Хотя, конечно, зачем это всё, если можно нажарить шашлыка и включить телевизор? ЗР



Компактное расписание и формат заездов, любопытный сюжет, интересный паддок



В воскресенье тяжкий обратный путь в Москву в толпе дачников подавляет интерес посещать какие-либо гонки в будущем



РСКГ: ДОМА КАК В ГОСТЯХ

Гонками поддержки у WTCC обычно выступают местные национальные чемпионаты или ETCC – европейский чемпионат. Российская кольцевая серия не исключение. На ее заездах протестировали программное обеспечение чемпионата мира и работу фирменной телевизионной бригады. Правда, эта трансляция в эфир европейского телеканала не шла. В общем, пилоты РСКГ на самом близком к Москве этапе чувствовали себя немного чужими. Хотя публика, пришедшая главным образом на мировых лидеров, охотно их смотрела и поддерживала.

Именно на фоне WTCC отчетливо видно, что наши-то гонки – вполне себе состоятельное зрелище. Да, без всепланетных звезд. Да, бутылки шампанского других размеров. Да, скорости поменьше. Зато пилотов не прячут в мотор-хоумах, они доступны и открыты для общения. А жесткой борьбы в заездах подчас даже больше.



«ЛАДА»: СНОВА С НАДЕЖДОЙ

Новый регламент для российской команды стал бедой. «Гранта» из-за малых габаритов автоматически стала неудобна для постройки на ее базе взрослого «туринга». Поэтому и выглядит как недоросток с надутыми арками. Кроме того, вопрос о финансировании команды решился в последний момент. Новую машину строили в спешке, и получилось то, что получилось. Достоинства беспроблемного мотора (он достаточно мощный и надежный) с лихвой «компенсируются» плохой аэродинамикой. И это отчетливо видно на прямых участках.

Пятые места Михаила Козловского и Роберта Хаффа на отдельных этапах – счастливый случай. И подняться выше в этом году вряд ли удастся. Будущие надежды связывают с моделью, которая скоро встанет на тольяттинский конвейер: на Московском международном автосалоне планируют показать «Весту WTCC» для сезона-2015.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР

Суточная гонка – проверка на прочность техники и людей. Вместе с заводской командой «Субару» эти 24 часа в «Зеленом аду» провел **Стас Панин**.



15 фото см. с. 20



Пилоты «Субару», слева направо: Карло ван Дам, Тошихиро Йошида (капитан), Кота Сасаки и Марсель Ласе.

Вот он, командный дух и любовь к своей технике!

После ухода из чемпионата мира по ралли WRC основным тестовым полигоном для «Субару» стал этот марафон. Японцы используют «Северную петлю» для испытаний и доводки серийных автомобилей с 1992 года, но в гонке на выносливость марка «Субару» официально появилась лишь в 2008-м. Тесты тестами, а суточный марафон в окружении соперников – это совсем другой расклад. Если автомобиль выдержал «24 часа «Нюрбургринга», значит, он выдержит многое. В таких гонках выявляются недочеты, которые позже устраняются на серийных моделях – причем больше всего изменений вносится в шасси (точнее, в подвеску). В этом году проверку проходила «Импреза WRX STI» нового поколения.

Боевая машина на 90% состоит из серийных деталей и узлов. Принципиальное отличие – новейшая секвентальная коробка передач (хотя еще в прошлом году на «Нюрбургринге» гонялась машина с шестиступенчатой механикой). Прочие доработки под гонку традиционны: усиленные тормоза и подвеска; аэродинамический обвес кузова; легкие боковые стекла из плексигласа; выпотрошенный салон с каркасом безопасности, «ковшами» и топливным баком вместо заднего сиденья. И конечно же, встроенные пневмодомкраты. И – о чудо! – мне разрешили посидеть в этой «эс-ти-айке»! Пары минут хватило, чтобы влюбиться в ее «ковши» навсегда.

В первый же год участия в марафоне «Субару» была пятой в классе SP6 (моторы объемом 3–3,5 литра). В следующем году она перешла в группу SP3T (наддувные моторы объемом не больше 2 литров) – и в 2011–2012 годах уже занимала в ней верхнюю ступеньку подиума. Но в прошлом сезоне пришло обидное поражение от принципиального соперника – «Ауди».

В этом году помимо пяти купе TT и TT RS из частных команд у «Импрезы» были и другие сильные соперники в группе – «Фольксваген-Сирокко» и «Гольф 5 GTI», «Форд-Фокус RS», «Сеат-Леон Суперкопа». Тесты показали, что новая «Импреза» на 10 секунд быстрее предшественницы. Но и в «Ауди» не сидели сложа руки: купе TT RS даже лишили привода на задние колеса, чтобы снизить вес. В квалификации «немцы» объехали-таки «Субару». Но для победы в марафоне одной лишь чистой скорости недостаточно.

Как и в прошлом году, за «Субару» выступают четыре пилота – все на одну машину. Капитан Тошихиро Йошида явно опытнее коллег: в этом году ему

Гоночная демократия

«24 часа «Нюрбургринга» – марафон уникальный. Регламент весьма либерален и к пилотам, и к автомобилям. В гонке принимают участие спортсмены-любители из частных команд и профессионалы из заводских. Едут кто на чем – от «Гольфа» третьего поколения до заводского прототипа «Ауди-R8 LMS». В этом году на стартовую решетку вышло 167 машин, разбитых на 18 групп по уровню подготовки и объему мотора. Еще одна особенность – раздельный старт. По результатам квалификации весь пелетон делят на три группы, которые стартуют с трехминутным интервалом. Это помогает избежать завалов на первых поворотах.

Грустные итоги гонки подсластил тест-драйв серийной «Импрезы WRX STI» на небольшом участке трассы Гран-при. Особо разгуляться не дали, но езда паровозиком за инструктором сымитировала реальную гонку в трафике – пару раз пришлось тормозить в поворотах.

исполнится 50 лет! Выставлять вторую машину – дорогое удовольствие даже для многих заводских команд.

В четыре часа пополудни отмашка флагом – и гонка началась. «Субару» стартует со второй позиции, впереди – «Ауди». «Импреза» обошла его и лидировала в течение первого часа. Но неожиданно температура асфальта резко упала и выбранные командой более жесткие шины потеряли эффективность. Потеря темпа, незапланированная смена колес – и «Импреза» откатилась на третье место, пропустив вперед два «ауди».

Только после полуночи, когда после многочисленных аварий и желтых флагов рассосался плотный трафик, команда «Субару» пошла в атаку. Неожиданно оба «ауди» загадочным образом вылетели с трассы и потеряли много времени. Казалось, что победа уже в кармане «Субару», но на рассвете удача вновь отвернулась от команды. При обгоне кругового Кота Сасаки ошибся – и машины столкнулись. Ремонт поврежденной передней подвески занял полчаса. Когда машину отправили в бой, она уже отстала от обоих «ауди» почти на два круга. Позже последствия аварии снова заявили о себе: машина провела в боксах еще 25 минут, отстала от лидеров на пять кругов и потеряла еще одну позицию. К тому же на команду наложили штраф за обгон под желтыми флагами (3 минуты на пит-лейне). В результате «Импреза» так и финишировала на четвертом месте.

«Нюрбургринг» в очередной раз продемонстрировал свою непредсказуемость. Но японцы все равно довольны: новая «Импреза» выдержала суровый марафон, причем с запасом. А значит, и в гражданских моделях можно не сомневаться. Жаль лишь, что двухлитровые «эс-ти-айки» доступны только на японском рынке. ЗР

ВИД И ЗВУК

После 16-летнего перерыва заводская команда «Порше» стартовала в «Ле-Мане». За возвращением великой марки в легендарную 24-часовую гонку наблюдал **Вадим Крючков**. Фото автора и «Порше».



Еще одна команда в классе спортпрототипов, или, официально, LMP1. Чем эпохально это событие? Воспоминаниями! О тех временах, когда на «Ле-Мане» кипели страсти, когда за победу сражались настоящие мужчины, а судьба гонки решалась в последние минуты. «Порше» – символ, пришелец из той гоночной эпохи.

Последние годы интригой не отличались – победителя мог угадать любой. У «Ауди», по сути, не было конкурентов. Потрепать нервы команде «четырех колец» могла лишь «Тойота». От «Порше» ждали возрождения того, легендарного «Ле-Мана» – его духа, атмосферы.

Получилось? Безусловно! Была и битва высокотехнологичных спортпрототипов, и леденящие душу аварии, и развязка незадолго до финиша. Снова победа «Ауди», но – в жесткой борьбе с «Порше»! Как раз то, что ценит зритель. И конечно, эта гонка состоит не только из борьбы на трассе. Об атмосфере «Ле-Мана» расскажут фотографии.



Масштабные модели ле-мановских болидов можно купить в ближайшем к трассе ларьке. Игрушки для детей? И где здесь дети?

Этот мальчик не мог видеть уход «Порше» из легендарной гонки, но как он рад возвращению!

Гоночная живопись Ле-Мана. Связь времен: «Порше-917» 1970 года и «Порше-919» 2014-го.



10 фото
см. с. 20

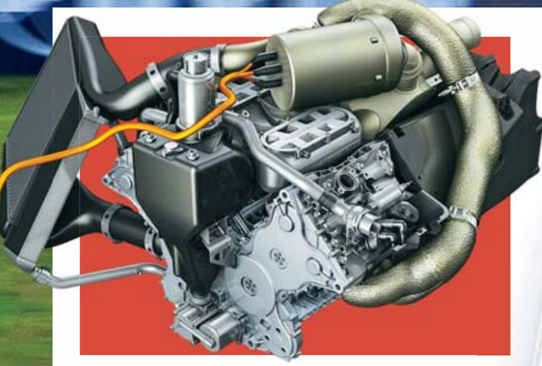
«Ле-Ман» – это, помимо прочего, потрясающий звук гоночных моторов большого литража. Правда, «озвучку» обеспечивают не спортпрототипы, а болиды класса LMGTE Pro: «Феррари-458», «Шевроле-Корвет С7», «Астон Мартин-Вантидж V8» и «Порше-911 RSR».



Поклонникам «Ле-Мана» и одноименного фильма со Стивом Мак-Куином в главной роли прямая дорога в этот киоск. «Порше» и «Галф ойл» крепко связаны кинематографом.

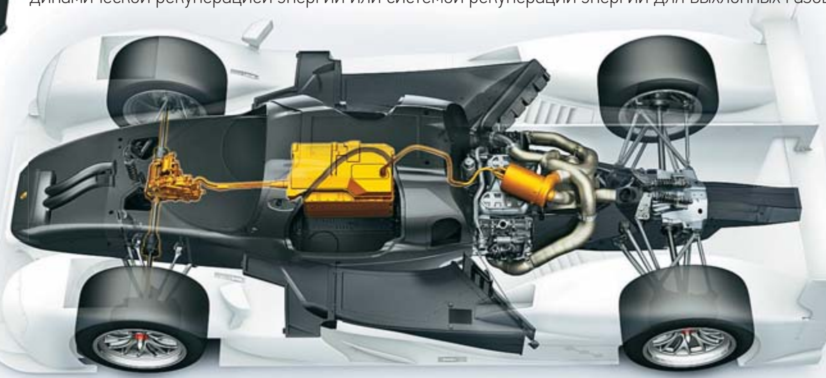


Вопрос «чьих будете?» этим девушкам можно не задавать.



Задние колеса приводит бензиновая V-образная «четверка» с турбонаддувом. Рабочий объем 2 л, мощность 500 л.с. Мотор передает крутящий момент через семиступенчатую гоночную коробку передач с секвентальным механизмом переключения.

Автомобиль накапливает энергию и при торможении, и при разгоне. Дозарядка батареи идет от переднего электромотора-генератора при замедлении и от бензинового двигателя, когда он набирает обороты. Излишнее давление при работе турбонаддува не сбрасывается попусту, а приводит турбину генератора, подзаряжающего аккумулятор. Эту схему производитель называет термодинамической рекуперацией энергии или системой рекуперации энергии для выхлопных газов.

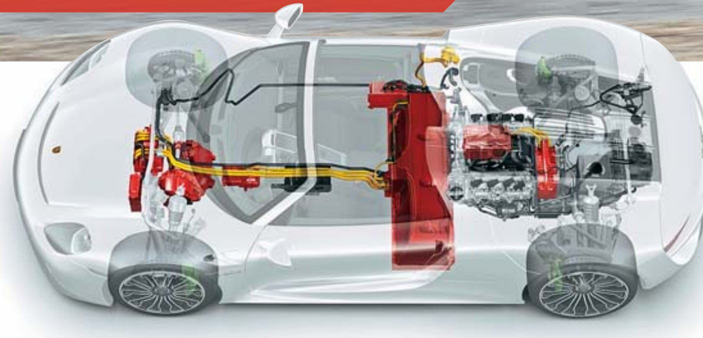


«Порше-919 Гибрид»

До сих пор нет единого мнения, нужны ли высокотехнологичные автомобили в автоспорте. Гонки – это, конечно, сочный звук высокофорсированных моторов. С приходом турбонаддува и гибридных машин музыка гонок стала заметно тише. Но закрывать глаза на то, что в 24-часовом марафоне именно гибриды наиболее эффективны, было бы глупо.

Нынче только высокотехнологичный автомобиль может претендовать на высокое место в абсолютном зачете. Жахнуть на подиум с рычащим атмосферником уже не получится. Максимум – борьба за место в классе. Современный гоночный гибрид – изделие весьма интересное. Посмотрите, с какой оригинальной машиной вернулась в «Ле-Ман» фирма «Порше».







Близкий родственник: товарный гибридный спорткар «Порше-918». Носитель идей и технологий. Здесь шасси и агрегаты тоже монтируются к углепластиковому монококу. Бензиновая V-образная атмосферная «восьмерка» объемом 4,6 л выдает 608 л.с. Два электромотора имеют суммарную мощность 286 л.с. Габариты спортивного и гоночного автомобилей практически равны, емкости баков сопоставимы, материал колес – магниевый сплав. Но гоночный автомобиль почти в два раза легче! Серийный «Порше-918» весит 1634 кг против 870 кг у «Порше-919».

С передними колесами связан электромотор-генератор мощностью 250 л.с. При разгоне он разряжает аккумулятор, при торможении заряжает. Так реализована классическая KERS, система рекуперации кинетической энергии.

Спортпрототип «Порше-919» с закрытым кокпитом. Монокок углепластиковый, с сердцевиной из алюминиевых сот. Передняя и задняя подвески – многорычажные, с толкателями «пушрод» и регулируемыми амортизаторами. Тормозные диски вентилируемые, из углеродного волокна. Колеса кованые, магниевые.

КАК СТАТЬ ЛИДЕРОМ

Трудности и успехи команды «SMP Рейсинг» в знаменитом 24-часовом марафоне отследил **Максим Вольнов.**



Выигрышным оказалось сочетание опыта и молодости. Мика Сало (на заднем плане) после Формулы-1 много лет выступал в длинных гонках, у Сергея Злобина (справа) тоже неплохой багаж.

Одна из немногих гоночных вершин, которая еще не покорилась россиянам, – «24 часа Ле-Мана». Отдельных попыток было немало, заметных успехов добился Роман Русинов. Но только с приходом в гонки на выносливость команды «SMP Рейсинг» состоялся настоящий массированный штурм.

Программа «SMP Рейсинг» предусматривает несколько направлений. Одно из них – подготовка юных российских пилотов к гонкам мирового уровня. Ну и конечно, участие в мировых гонках, причем сам президент «SMP Рейсинг» Борис Ротенберг иногда в них стартует.

Команда два сезона готовилась к «Ле-Ману», выступая в различных европейских сериях, изучала трассы, отрабатывала стратегию и тактику, тренировала пит-стопы. И, собственно, на других этапах чемпионата мира WEC дела у экипажей команды шли неплохо. В Спа, например, пилоты вывезли на подиум оба прототипа «Орека-Ниссан» в категории LMP2, – к слову, это новые для команды и пока не очень хорошо знакомые ей машины.

Но другие этапы чемпионата – 6-часовые гонки, а «Ле-Ман» – это сутки почти непрерывного движения. И самым трудным участком пути считается раннее утро, которое начинается примерно на половине дистанции. Спят зрители, дремлют механики, клюют носом маршалы трассы – а пилоты рулят.

Впрочем, до этой стадии надо еще добраться. Гонка же началась совсем не так, как ожидалось. После третьего круга экипаж в составе опытнейшего Сергея Злобина, матерого финна Мики Сало и молодого Антона Ладыгина (младший брат Кирилла) вернулся в боксы: крепление подвески потребовало получасового ремонта. Пока шли работы, без видимых причин отказал двигатель «Ниссан» на второй машине – Кирилла Ладыгина, Николя Минасяна и Маурицио Медиани.

Ранним утром потерпела аварию третья машина «SMP Рейсинг» – «Феррари-458 Италия», которую вели по дистанции Виктор Шайтар, Алексей Басов и Андреа Бертолини. Досадная потеря, поскольку в своем зачете GT трио постепенно поднялось до второго места!

Ночью, кстати, сошел и экипаж Русинова из соперничающей команды. А оставшийся на ходу экипаж 27 – Злобин, Сало, Ладыгин – из-за той неприятной поломки утратил все шансы на приличное итоговое место. Но как раз он-то и пересек заветную линию финиша – с приличным отставанием от лидера, на скромной позиции, зато набрал очень полезные зачетные очки.

«Ле-Ман» добросовестно выкосил всех конкурентов по чемпионату мира, и обнаружилось, что по сумме этапов Сергей Злобин стал лидером в зачете LMP2. А на вторую позицию вышел Антон Ладыгин. ЗР

«Орека-Ниссан» класса LMP2 – конкурентоспособный автомобиль, и это было доказано на 6-часовых гонках. Но «24 часа» – особое испытание, а в команде «SMP Рейсинг» довольно много молодых пилотов.



РУКА КАРАЮЩАЯ

С недавних пор оформлением нарушений правил стоянки и остановки в Москве занимаются гражданские служащие. **Сергей Смирнов** тоже поработал инспектором парковок.

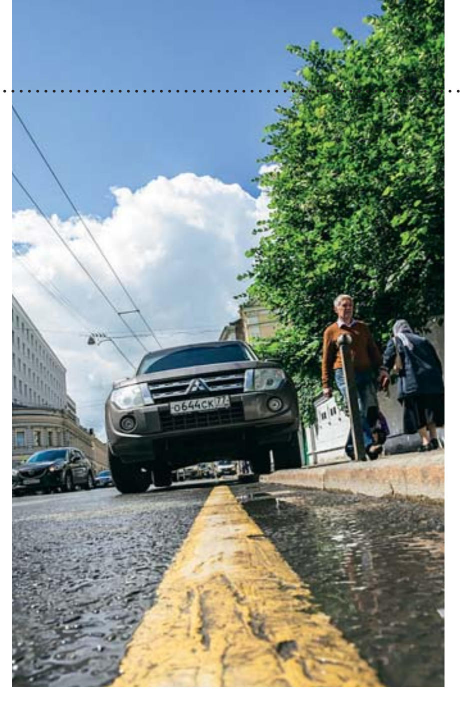
Правительство Москвы в октябре 2013 года создало МАДИ. Не путайте с известным автомобильным университетом: это Московская административная дорожная инспекция. Полномочия ее невелики – рассмотрение дел о нарушении водителями требований знаков «Остановка запрещена» и «Стоянка запрещена».

Фактически работу по привлечению водителей к ответственности инспекция начала с февраля этого года. Инспекторов в личном составе около ста человек. До конца года планируется набрать еще столько же. Вот и я решил попробовать себя в роли человека в форме. Требования к соискателям просты: высшее образование, знание ПДД и компьютера. Кроме того, важны стрессоустойчивость и умение общаться с людьми. Все это определяется на собеседовании. Затем – двухнедельная стажировка. Первые сотрудники проходили обучение у инспекторов ДПС, а сейчас уже сами обучают новичков. Работа сменная. Оплата по московским меркам не слишком высокая – от 30 тысяч рублей.

Настоящий инспектор одет в форменную одежду и наделен властью. А я, стажер, довольствуюсь фирменной кепкой и жилеткой. Еще у меня есть блокнот и ручка.

Начало рабочего дня. Получаем маршрут следования. Вместе с эвакуаторами направляемся к назначенной точке. Центр города, район станции метро «Пушкинская». Узкий переулок заставлен машинами. Справа платная парковка, слева знак 3.27 «Остановка запрещена». Треть мест платной парковки пустует, чего не скажешь о тротуаре, на котором не протолкнуться. Налицо нарушение ПДД, и машины нарушителей положено поместить на штрафстоянку.

В обязанности инспектора не входит проверка оплаты парковки, этим занимается другое ведомство (и это тема отдельного рассказа). Поэтому все внимание – на машины под запрещающим знаком. Моя задача – собрать доказательства нарушения. Обычным смартфоном снимаю запрещающий знак и желтую линию разметки. Съемку продолжаю до места, где брошены машины. По дороге делаю привязку к местности: фиксирую указатель с названием улицы. На месте



Инспектор фиксирует на смартфон запрещающие знаки и разметку. Видеозапись ведется от знака до автомобиля нарушителя.

Чтобы владелец не оспорил место стоянки, нужно сделать привязку к местности.

фотографирую нарушителя со всех сторон: в этом деле главное – показать регистрационный номер и зафиксировать внешнее состояние. После этого инспектор (стажеру не положено) составляет протокол задержания.

Тем временем инспектор службы эвакуации заполняет акт приема-передачи автомобиля штрафника. На оформление уходит минут пять (в скором времени службу обеспечат планшетами со специальной программой «Мобильный инспектор», тогда процесс пойдет быстрее), на погрузку – еще восемь минут.

Информация о задержании тут же передается в офис МАДИ, а оттуда – в ГУВД Москвы. В конце смены инспектор сдает фото- и видеосъемку в отдел по рассмотрению правонарушений. Если нарушитель решит оспорить законность задержания машины, МАДИ представит исчерпывающие доказательства.





Думаете, этот «Лексус» не мешает проезду? Еще как мешает! Из этой полосы поворачивают налево.



Перед погрузкой на эвакуатор на двери, багажник и капот наклеивают фирменные наклейки. Наверное, строго в назидательных целях на них указана служба эвакуации и номер телефона.



Пока грузили «Лексус», под запрещающим знаком остановился «Фольксваген-Гольф». Водитель в рясе даже не обратил на нас внимания и скрылся в церковной лавке. На просьбу убрать автомобиль ответа не последовало. Мне доверили зафиксировать местоположение машины штрафника.





Нарушитель появился сразу, как только на его машину накинули щупальца эвакуатора. Просил понять и простить.

Закончив отгрузку, перебираемся на новый участок. По дороге общаюсь с инспектором. Александр рассказал, что раньше работал в охране: перспектив никаких, зарплата такая же. А тут и работа интереснее, и соцгарантии хорошие – как-никак, госслужба! Хотя на вопрос о перспективах продвижения по служебной лестнице он ответил без энтузиазма. Мол, поживем – увидим.

Выезжаем на Большую Лубянку. У ресторана запрещающий знак, чуть дальше остановка общественного транспорта. Прямо напротив входа в ресторан стоят обычные для центра столицы машины: легковой БМВ и вседорожник «Тойота». Охранник заведения, увидев нашу компанию, оперативно побежал сообщать неприятную новость посетителям.

Тут же из дверей вывалился хозяин вседорожника. Пока он выруливал, я успел перекинуться с ним парой фраз через открытое окно. Хозяин «Тойоты» не удивлен облавой: на днях с этого же места его машину уже увозили на штрафстоянку и ему пришлось расстаться с 10 тысячами рублей (собственно штраф за неправильную парковку в размере 3 тысяч и еще 7 тысяч за эвакуацию). Говорит, дорого, но времени искать место для парковки нет. Против идеи платного паркинга не возражает, но не устраивает недостаточное количество парковочных мест и неудобство оплаты.

Второй нарушитель так и не появился. Его представительский БМВ погрузили на эвакуатор и отправили на штрафстоянку.

Идем дальше. На другой стороне улицы видим цель: вседорожник

бросили прямо посреди полосы, вдоль желтой линии разметки. Эвакуатор отправился на разворот...

– Что светит водителю, если он возвращается до момента погрузки автомобиля на эвакуатор? – спрашиваю я инспектора.

– Штраф на месте я выписать не могу, вправе только составить протокол задержания. Если водитель вернется раньше, чем мы успеем погрузить машину, то я передаю данные о нарушении в отдел. Вот они и будут решать, выписывать штраф или нет.

Как я понимаю, в большинстве случаев наказание все же минует нарушителей стороной. Но если имеется взятая в залог машина, то здесь уже не отвертишься. Успевших вовремя свинтить чаще всего прощают – не по доброте душевной, просто неохота выполнять лишнюю работу.

Пока ждали эвакуатор, появился владелец очередного автомобиля, брошенного под знаком, – и беспроблемно уехал. Каких-либо официальных оснований воспрепятствовать уходу от наказания у инспекторов нет.

С другой стороны, у этой процедуры есть назидательная функция: водители постоянно в напряжении, в нервном ожидании карающей железной руки эвакуатора.

Составив протокол задержания, инспектор передает автомобиль по специальному акту. Документ составляется в присутствии понятых – водителей эвакуаторов.



В течение дня мы направили на штрафстоянки около десятка автомобилей. Это мало. Обычно бывает больше. Может, мое присутствие мешало службе развернуться на полную катушку?

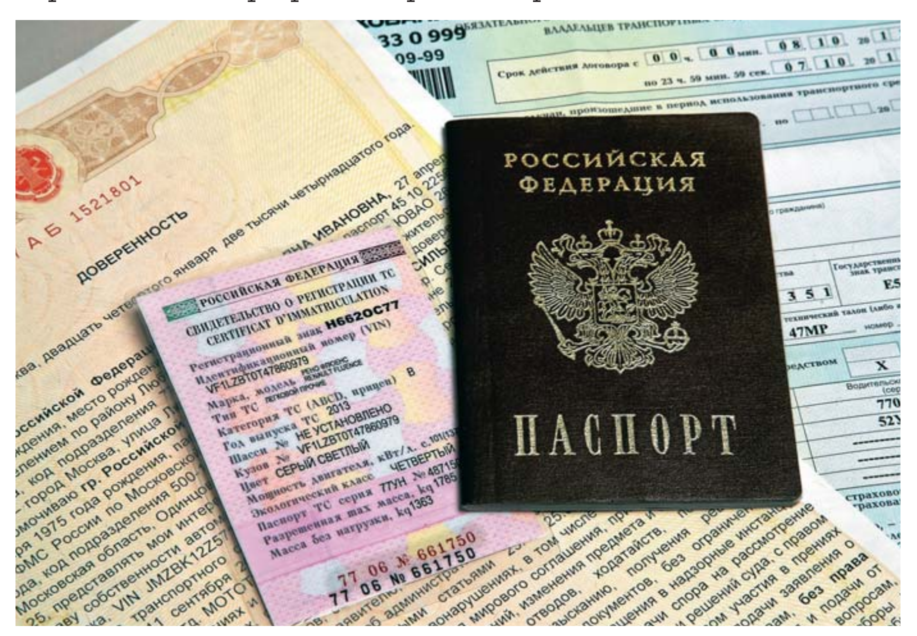
Я обратил внимание вот на что. Большинство владельцев бросают машины под знаком сознательно. Они знают, что нарушают, осведомлены об эвакуации, но надеются на авось. Самое распространенное оправдание: «Я поставил машину на пять минут». Только вот «пять минут» зачастую растягиваются на часы.

Согласен с водителями: мест для стоянки не хватает, запрещающие знаки нередко устанавливают с перебором. Тем не менее это не повод нарушать закон.

Итак, практику работы инспектором паркингов я прошел – не пора ли повысить свою квалификацию в карательных органах? В следующий раз постараюсь устроиться работать на эвакуатор или на штрафстоянку. ЗР

ПРИХОДИТЕ ЗАВТРА

Взять больше, отдать меньше, а то и вовсе отказать в выплате – это, можно сказать, девиз страховых компаний. **Сергей Смирнов** рассказывает о типичных уловках страховщиков при рассмотрении обращений по ОСАГО.



ПО ДОКУМЕНТАМ

После ДТП потерпевший обращается к страховщику (своему или тому, у которого застрахована ответственность виновника). Перечень документов для получения компенсации установлен Правилами страхования (пункты 44, 61). Для получения денег на ремонт автомобиля в страховую компанию следует передать: извещение о ДТП, справку о ДТП, копию протокола и постановления по ДТП с указанием виновника (если происшествие оформлялось с участием сотрудников ДПС), документы на автомобиль (СТС и ПТС). Если вы не являетесь собственником поврежденного автомобиля, необходима доверенность на право обращения в страховую компанию и получение денежных средств. Так как страховщики чаще всего производят выплаты безналичными переводами, следует указать банковские реквизиты. При оформлении ДТП без участия ДПС, то есть по так называемому европротоколу, достаточно заполненного двумя водителями бланка извещения о происшествии.

Страховщик приостановит рассмотрение заявления, если отсутствует:

– копия постановления по делу об административном правонарушении из ГИБДД (приговор по уголовному делу). В этом случае для страховой компании непонятно, кто виноват в причинении ущерба;

– правоустанавливающий документ на автомобиль (СТС и ПТС, договор купли-продажи) или доверенность, если заявление подает не собственник. В соответствии с законом потерпевшим является собственник поврежденного имущества, а представитель собственника обязан иметь доверенность;

– документ на машину на русском языке, если собственник – иностранец. Закон «О государственном языке Российской Федерации» требует вести документацию на русском языке, без перевода установить принадлежность поврежденного транспортного средства невозможно.

Кроме этого, страховщик, скорее всего, приостановит рассмотрение заявления о выплате, которое поступило по почте, если все перечисленные документы являются незаверенными копиями. Пункт 62 Правил страхования обязывает потерпевшего передать страховщику либо оригиналы документов, либо нотариально заверенные копии.

Если в течение 30 дней (именно столько отводится на принятие решения о выплате) вы не представите недостающие документы, страховщик даст отказ. Но как только вы донесете недостающие документы до страховщика, деньги будут перечислены. Правда, с момента получения последнего документа у страховой компании будет очередной 30-дневный тайм-аут для выплаты компенсации. Поэтому рекомендую внимательно ознакомиться с Правилами страхования и убедиться, что вы направили страховщику полный пакет документов. Это сэкономит время: положенную компенсацию получите быстрее. Если опять будет отказ по причине нехватки каких-либо документов, обращайтесь снова – количество «подходов к снаряду» не ограничено.

Есть и другие причины отказов страховщиков. Например, вы представили, казалось бы, все документы, но при рассмотрении заявления выясняется, что инспектор ДПС неверно вписал номер полиса или полис виновника оказался подделкой. И то и другое встречается часто. В обоих случаях у отказа будут законные основания и вам придется самостоятельно искать информацию о наличии полиса ОСАГО у виновника аварии. Если полис поддельный, отвечать за разбитую машину будет лично виновник. Если инспектор ошибся в номере полиса, то после внесения поправок в справку по ДТП страховая компания будет обязана выплатить компенсацию.

В последнее время часто обнаруживается, что страховой агент оформил бланк полиса ОСАГО на год, а перед страховой компанией отчитался за полис на 20 дней, – разницу в цене полисов он, конечно же, кладет в карман. В случае ДТП потерпевший идет к страховщику, но тот отказывает в выплате, уверяя, что автомобиль получил повреждения вне срока действия полиса. Безусловно, это мошенничество со стороны страхового агента – и страховщик обязан выплатить деньги в полном объеме. Как правило, в подобных случаях достаточно подать претензию, приложив копию документа

об оплате полиса. Если страховщик откажет и в этом случае, заплатить его обяжет суд, поскольку доказательством правоты страхователя будет полис с годовым сроком действия.

ПО ПОВРЕЖДЕНИЯМ

Следующая группа отказов связана с осмотром поврежденного автомобиля и определением стоимости ремонта. Страховщик, к которому обратился пострадавший в аварии, обязан в течение пяти рабочих дней организовать осмотр поврежденного автомобиля. Как правило, потерпевший приезжает в страховую компанию на поврежденном автомобиле и эксперт составляет акт осмотра. Бывает и так, что пострадавший сразу чинит машину и эксперт при осмотре не обнаруживает повреждений. В этом случае страховая компания откажет в выплате или заплатит «пять копеек» – несмотря на имеющиеся чеки и заказ-наряды на ремонт. Дело в том, что согласно Правилам экспертизы необходимо не только определить стоимость ремонта, но и установить, какие именно повреждения были получены при взаимодействии конкретных транспортных средств. А если на момент осмотра автомобиль уже отремонтирован, эксперт не сможет ответить на этот вопрос. В таком случае у страховщика появляется возможность отказать в выплате со ссылкой на положения статьи 12 Закона об ОСАГО. Для получения возмещения придется обращаться в суд и доказывать, что при ремонте вы починили именно те повреждения, которые были получены в аварии.

Если страховая компания в установленный срок не осмотрела автомобиль, вы можете получить собственное заключение о стоимости ремонта. В большинстве случаев страховщик или откажет в выплате, потому что не доверяет вашему заключению, либо выплатит намного меньше положенного. Судебная практика, связанная с подобными отказами, – на стороне потерпевших. Потратив время на судебный процесс и деньги на юридическую помощь, вы получите положенную компенсацию. Правда, времени на это может уйти немало.

Еще одна уловка – отказ, основанный на результатах трасологической экспертизы. Суть такова. Страховщик осмотрел ваш автомобиль, но платить не собирается. Почему? Может, подозревает вас в мошенничестве (в намерении получить страховку по инсценированному ДТП) или попросту не желает расставаться с деньгами. Чтобы обосновать отказ в выплате, страховщик обращается к своему клиенту-страхователю (или к виновнику ДТП) с законным требованием показать второй автомобиль, который участвовал в аварии. Действительно, пункт 2 статьи 12 Закона обязывает страхователя (владельца машины) предоставить страховой компании участвовавший в аварии автомобиль для осмотра. Как правило, страхователь или не показывает второй автомобиль страховщику (какая-либо ответственность за это отсутствует), или к моменту осмотра машина уже восстановлена или даже продана. Тогда страховая компания оформляет заключение «независимого» эксперта-трасолога, в котором указано, что установить обстоятельства данного ДТП не представляется возможным. Если вы не инсценировали ДТП и правда на вашей стороне, то вероятность получить компенсацию через суд стремится к 100%. Однако дело это непростое: придется потратить деньги на грамотного юриста и смириться с потерей времени на судебные споры.

Но даже если у страховщика не появилось сомнений в причинах возникновения повреждений, денег на ремонт вам не хватит. И дело не только в учете износа машины при подсчете суммы компенсации, но еще и в отсутствии четкого подхода к расчетам стоимости восстановительного ремонта – единой методики нет до сих пор. Поэтому относительно одной и той же разбитой машины два эксперта могут сделать расчеты с двукратной (!) итоговой разницей. К примеру, страховщик предложит вам 50 тысяч рублей, тогда как независимый эксперт насчитает 100 тысяч. Для получения недостающих денег снова придется идти в суд. Судебное решение, скорее всего, будет в вашу пользу, поскольку эксперты, работающие «под» страховыми компаниями, неоправданно занижают стоимость нормочасов и цены на запчасти.



ТРИ РЕГУЛЯТОРА

Отношения между потерпевшим и страховой компанией регулируют:

- закон РФ от 25.04.2002 г. № 40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Закон об ОСАГО);
- постановление Правительства РФ от 07.05.2003 г. № 263 «Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Правила страхования);
- постановление Правительства РФ от 24.04.2003 г. № 238 «Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств» (Правила экспертизы).

НЕСТРАШНЫЕ ОТКАЗЫ

Если внимательно подойти к сбору документов и выполнить все требования Закона об ОСАГО, то задержек или отказов в выплате страховки можно избежать. А если выплаченных по страховке средств не хватает на ремонт разбитой машины или отказ страховщика не соответствует букве закона, справедливость будет восстановлена по решению суда.

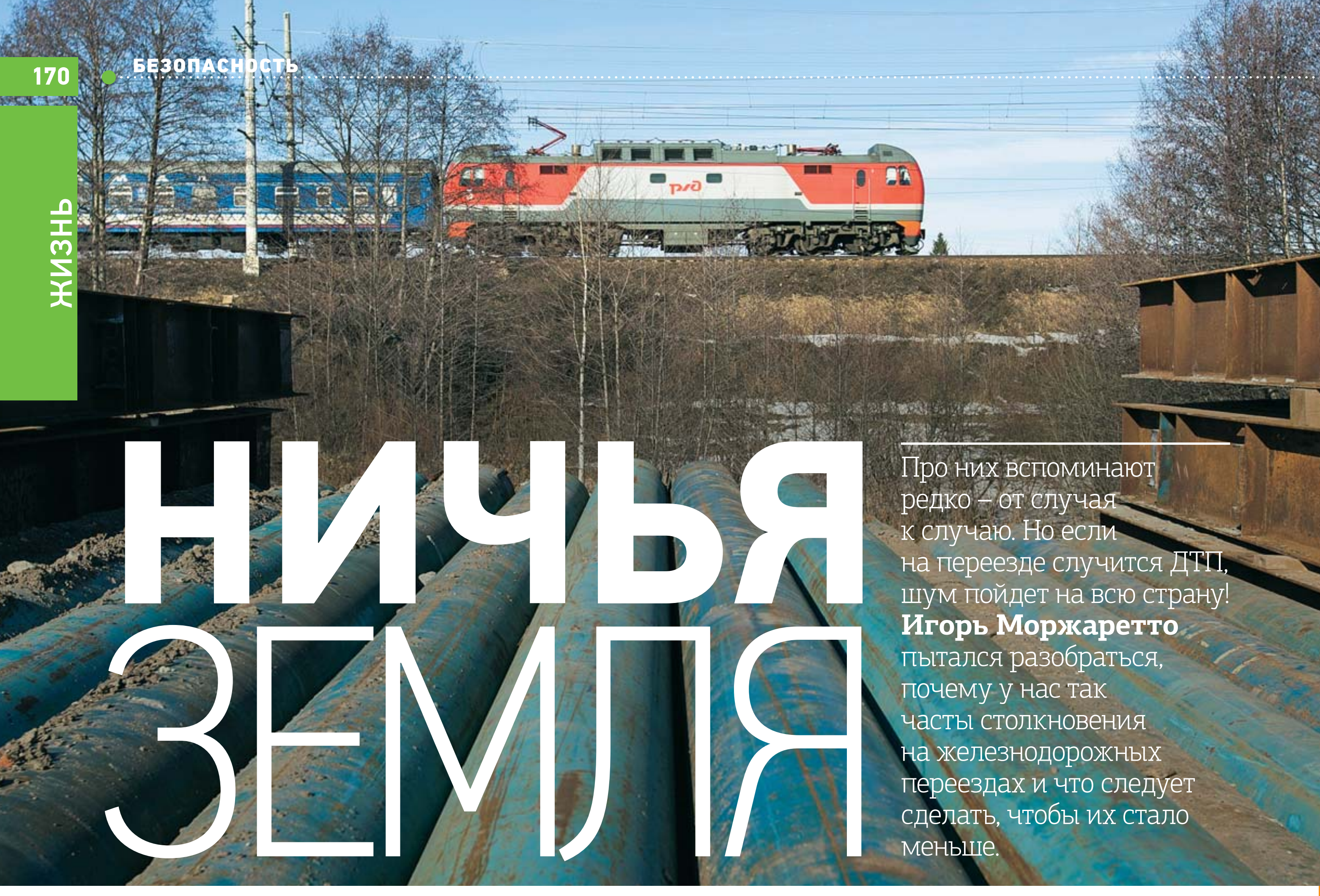
Так почему же много недовольных, если суд всегда на стороне потерпевших? Причин несколько.

Одна из них связана с так называемыми пограничными выплатами. Предположим, при реальном ущербе, к примеру, в размере 20 тысяч рублей страховая заплатила вам 10 тысяч. Пойдете ли вы из-за 10 тысяч рублей в суд? Многие махнут рукой.

Другая причина – судебная волокита. Машину хочется отремонтировать побыстрее (ездить же надо!), однако деньги по решению суда вы сможете получить лишь через несколько месяцев. А еще надо оплатить юридические услуги – не каждый ведь захочет и сможет вникнуть во все хитросплетения законодательства. А юристы цену себе знают! Постарайтесь найти того, кто работает за проценты с присужденных денег, – так оно выгоднее.

Наконец, многие автовладельцы попросту не знают о своих правах.

Те же, кто не опускает руки и привык отстаивать свою позицию до конца, с лихвой компенсируют все затраты. Ведь по решению суда можно получить в два раза больше. ЗР



НИЧЬЯ ЗЕМЛЯ

Про них вспоминают редко – от случая к случаю. Но если на переезде случится ДТП, шум пойдет на всю страну! **Игорь Моржаретто** пытался разобраться, почему у нас так часты столкновения на железнодорожных переездах и что следует сделать, чтобы их стало меньше.

Дорожно-транспортные происшествия на переездах – особая группа среди российских аварий. Материальные потери от них немалые, а уровень травматизма самый высокий: по статистике, выше среднего показателя в полтора раза. Это неудивительно: летящий на высокой скорости состав мгновенно не остановить, его тормозной путь может составлять более километра. При этом автомобиль либо отбрасывается ударом с железнодорожных путей (кстати, не худший вариант, по мнению спасателей), либо поезд тащит его по путям до полной остановки. В последнем случае выжить в нем практически невозможно.

Общее число таких происшествий узнать не удалось. В статистике ГИБДД раздел «Аварии на железнодорожных переездах» отсутствует вовсе; не предоставляют данных и в РЖД. Видимо, потому, что одно ведомство пытается свалить решение проблемы на другое. Когда на переезде случается беда, железнодорожные начальники, как правило, моментально соглашаются с мнением ГАИ: во всем виноват водитель, который нарушил ПДД.

В открытых источниках все же приводятся некоторые цифры. В 2011 году на железных дорогах России произошло 225 столкновений поездов с автотранспортом (в 2010-м чуть больше – 260), в результате пострадало 185 человек (в 2010-м – 220), 50 человек погибли (в 2010-м – 69). В 2012 году показатели аварийности снова пошли вверх: на переездах зафиксировано 311 ДТП (+ 15,2%); погибли 89 человек и 405 были ранены.

Точное число переездов в стране тоже не оглашается. Известно лишь, что в настоящее время их эксплуатируется более 20 тысяч, в том числе около 13 тысяч принадлежит ОАО «РЖД». Из них регулируемых – только 3 тысячи. При этом каждый год сотрудники ГИБДД составляли около 200 тысяч протоколов о нарушении правил на переездах. Вроде бы не так уж и много – в среднем по десять нарушений на переезд. Но теперь их будут фиксировать видеокамеры (и рассылать потом «письма счастья»), так что названное число может возрасти многократно.

Типичный российский переезд выглядит ужасно: асфальт заканчивается непосредственно перед рельсами, дальше – разбитый деревянный настил. По путям мчатся быстрые современные составы, по дорогам – красивые иномарки, а в местах пересечения этих потоков... Как положили настил полвека назад, в восьмой пятилетке, так он там и лежит. Ведь у железных и автомобильных дорог разные хозяева. РЖД отвечает за качество рельсов, за дорожное покрытие – управление автодорог, ну а состояние дорожного полотна между рельсами волнует обе структуры в последнюю очередь.

В результате дошло до абсурда. Приведу статистику по нескольким переездам в Московской области, там, где они оказываются на пути серьезных транспортных потоков. Вот железнодорожный переезд в Хлебникове (близ Дмитровского шоссе, на севере Московской области). В этом месте последние годы очень активно строится жилье, и теперь в округе больше 300 тысяч жителей. Через несчастный переезд ежедневно проезжает около 10 тысяч машин, а он четыре часа в день закрыт. Причем, понятное дело, закрыт именно в часы пик, утром и вечером, когда в столицу и обратно идут электрички. Представляете, какие хвосты вытягиваются у переезда в ожидании, когда же поднимется шлагбаум?

Еще один пример – в районе города Павловский Посад. Тут ситуация еще хуже: по дороге ежедневно проезжает не менее 20 тысяч автомобилей, а переезд закрыт семь

Строительство и реконструкция путепроводов в Московской области (программа «Свободный переезд»)



Развязку с путепроводом в Павловском Посаде (Московская область) должны закончить весной 2015 года. Обещают, что в прошлое уйдут пробки у переезда, а электрички смогут ходить чаще.

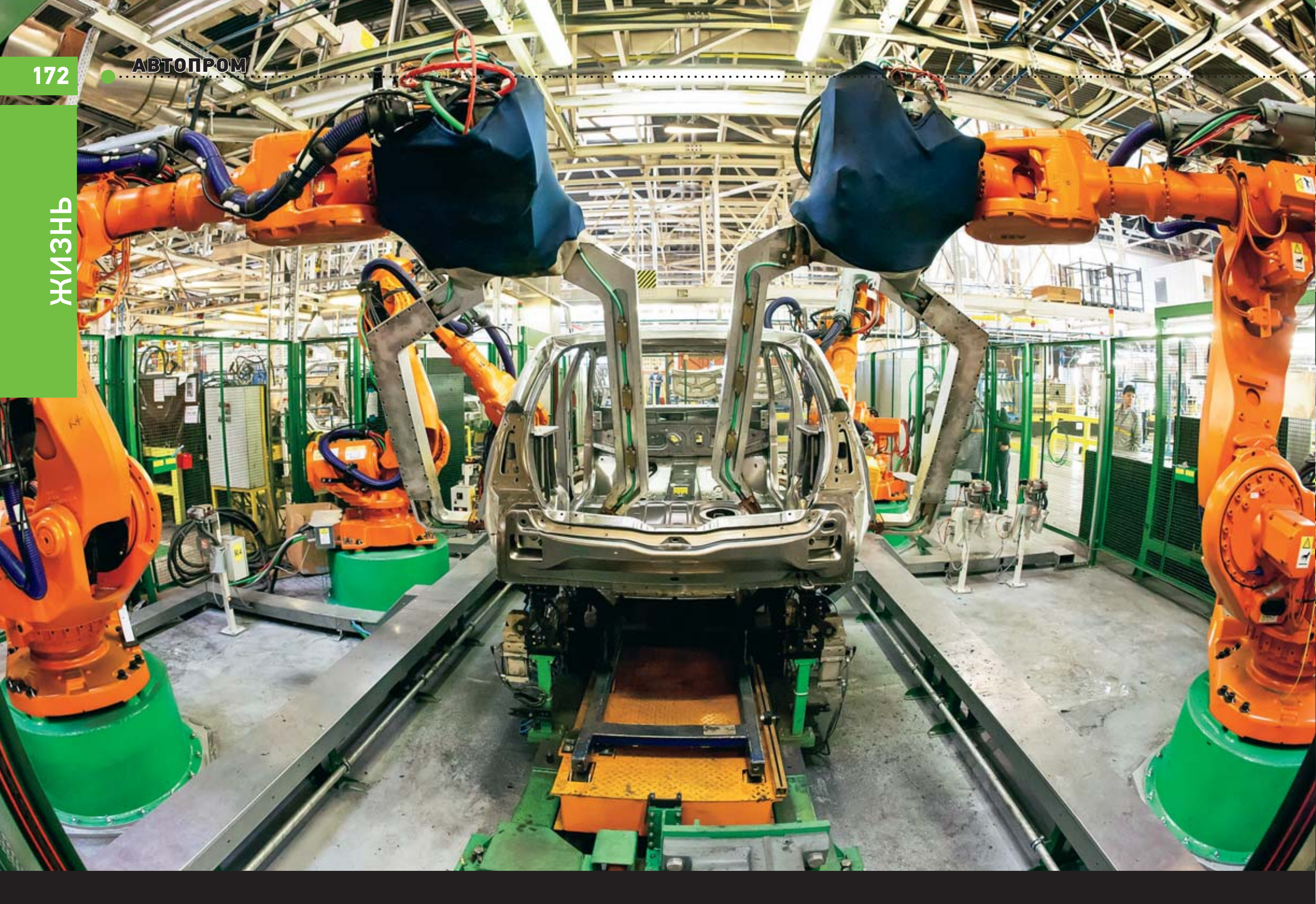
1. Путепровод через железную дорогу у платформы Хлебниково в Долгопрудном (Мытищинский район)
2. Строительство путепровода через ж/д в Павловском Посаде
3. Транспортная развязка автомобильной дороги с пересечением в разных уровнях ж/д путей на 87-м км перегона Михнево – Жилёво (Ступинский район)
4. Строительство путепровода через ж/д на 20-м км Носовихинского шоссе (Ногинский район)
5. Строительство путепровода через ж/д у платформы Новодачная в Долгопрудном (Мытищинский район)
6. Строительство путепровода через ж/д на 1-м км автодороги Ступино – Городище – Озёры
7. Строительство путепровода через ж/д на 33-м км Можайского шоссе у платформы Перхушково (Одинцовский район)
8. Строительство путепровода через ж/д у платформы Фирсановка (Химки)
9. Строительство путепровода через ж/д на 2-м км автодороги Москва – Санкт-Петербург (платформа Головково)
10. Строительство путепровода через ж/д на 1-м км автодороги Чехов – Попово (Чехов)
11. Путепровод через ж/д на 4-м км автодороги Москва – Бородино (поселок Тучково, Можайский район)
12. Строительство путепровода через ж/д на 5-м км автодороги Балашиха – Салтыковка (Разинское шоссе)
13. Строительство путепровода через ж/д на 19-м км автодороги ММК – Павловская Слобода – Нахабино (у платформы Нахабино)
14. Путепровод через ж/д в поселке Быково (Раменский район)
15. Строительство путепровода через ж/д в Долгопрудном (у платформы Водники)
16. Строительство автодороги А104: Москва – Дмитров – Дубна – Рогачевское шоссе (северный обход Лобни)
17. Путепровод на улице Гагарина в Домодедове (строительство автодороги Каширское шоссе – Киселиха)

с половиной часов в сутки: надо пропустить поезда дальнего следования, электрички, а с недавнего времени и «сапсаны».

И это еще не рекорд: переезд на Носовихинском шоссе закрыт больше десяти с половиной часов в сутки, у платформы Новодачная – и вовсе двенадцать часов. А поскольку для многих это единственная дорога, автомобили стоят часами. Стоит только приподнять шлагбаум, как вся скопившаяся автомасса начинает суетиться, пытаясь проскочить до следующего поезда. Кто-то из водителей непременно нарушает правила. Мне кажется, нечестно потом писать в протоколе: «Виноват водитель». Согласны?

Жители Подмосковья считают проблему дорог вообще самой серьезной: по данным опросов, она вышла на первое место, опередив даже ЖКХ. Власти планируют за три года построить более 70 путепроводов: 17 будет возведено на бюджетные средства, а еще 56 – на средства инвесторов, сообщил начальник Главного управления дорожного хозяйства Московской области Константин Ляшкевич. Те самые семнадцать вошли в число приоритетных объектов из-за высокой интенсивности движения, а также повышенной опасности. Эти путепроводы должны сдать к 2017 году. Из них семь уже строятся, пять проектируются, еще пять ждут своей очереди.

На средства сторонних инвесторов будут строить небольшие сооружения в дополнение к существующим переездам (понятное дело, давно перегруженным), и проезд по ним сделают платным. Цену обещают божескую – рублей пятнадцать за легковушку и тридцать за грузовик. Они также откроются к 2017 году. Первые появятся на 36-м и 40-м километрах перегона Пушкино – Софрино, а также у станций Софрино и Сергиев Посад; на 42-м километре Павелецкого хода у станции Взлетная; на 36-м километре маршрута Москва – Петушки; на 37-м – между населенными пунктами Одинцово и Голицыно. Сооружаются платные путепроводы в Рязани, Нижнем Новгороде и Володарске. Но вообще-то только в Московской области свыше 700 железнодорожных переездов – и сколько из них проблемных? Проблемы останутся, пока переезды будут числиться «ничьей землей». ЗР



МЫ ТУТ МЕСТНЫЕ!

Есть один показатель, по которому Россия находится в мировых лидерах, – это производство автомобилей. Здесь мы в шаге от первой десятки (занимаем одиннадцатое-двенадцатое место) и вроде бы готовы продвинуться выше. В том, что мешает развитию отечественного автопрома, разбирался **Игорь Моржаретто**.

Главная причина – неустойчивая ситуация на автомобильном рынке (это касается как самой России, так и соседних стран, куда поставляются машины российской сборки). Другая причина – технологическая: слишком низка степень локализации. О чем речь? Часто под уровнем локализации (лат. *localis* – местный) подразумевают долю комплектующих местного производства в собранном автомобиле. Между тем при подсчете степени локализации производственники учитывают не только выпущенные в стране компоненты и запчасти, но и все затраты, связанные с обеспечением производства автомобилей: зарплату работников, оплату потребленной электроэнергии, воды и др. Вне зависимости от методики подсчета, локализация не только благо (дешевле покупать комплектующие в соседнем городе, чем везти за тысячу верст), но и обязанность каждого производителя по договору с государством.

СО СВОИМ САМОВАРОМ

Иномарки в России начали собирать в середине 1990-х годов. Первенцами стали «Дэу-Нексия» и «Дэу-Эсперо», которые из привозных машинокомплектов делали в Ростове, на заводе «Донинвест». Затем появились первые совместные предприятия – «Автофрамос», «Джи-Эм-АВТОВАЗ», но даже тогда о локализации практически не заикались. Лишь с выходом в 2005 году постановления правительства № 166 о промсборке иностранцы пошли в Россию, что называется, косяком. Еще бы, новый режим позволил им открывать сборочные предприятия и ввозить автомобильные компоненты по низким (или вовсе нулевым!) таможенным ставкам. В обмен на невиданную щедрость государства компании брали на себя обязательства по постепенному переходу на комплектующие, сделанные в России. Устанавливалось единое требование – достичь 30-процентного уровня локализации в течение семи-восьми лет. Минимальный объем выпуска должен был составлять 25 тысяч автомобилей в год.

За следующие пять лет в России появилось восемнадцать новых предприятий – совместных или



На механосборочном производстве АВТОВАЗа теперь собирают не только двигатели собственной разработки, но и моторы «Рено» семейства К (1,6 л, 105 л.с.), а также коробки передач семейства J. Пока они устанавливаются на «ларгусы», но в планах и другие модели альянса, а также поставки на завод «Рено» в Москве. Мощность линии – до 300 тысяч силовых агрегатов в год.

со стопроцентным иностранным капиталом. И быстро выяснилось, что найти в нашей стране надежных производителей комплектующих – та еще задача. Большинство кандидатов в поставщики не соответствовало никаким международным стандартам. По воспоминаниям руководителей сборочных заводов, из каждой сотни предложений можно было принять не более двух-трех. При этом приходилось жестко контролировать все технологические процессы, поскольку многие поставщики могли качественно сделать сто или тысячу образцов, но выдержать должный уровень на партии в 100 тысяч экземпляров были не в состоянии. Не хватало качественных базовых материалов (стальной прокат, пластики и т. д.), требовались поставщики второго и третьего уровней.

Постепенно пришлые автопроизводители начали привлекать в Россию своих традиционных партнеров. Так у нас появились предприятия (собственные или совместные) «Бош», «Джонсон контролс», «Магна», «Лир», «Валео» и др. Более-менее удачно процесс локализации состоялся в нескольких направлениях. Это металлическое литье, штамповка кузовных панелей, изделия из пластика (панели интерьера, бамперы и т. п.), аккумуляторные батареи, шины и колеса, автомобильное стекло и зеркала, сиденья, технологические жидкости, элементы системы выпуска, электропроводка. При этом до сих пор существуют серьезные проблемы с организацией российского производства силовых установок, узлов трансмиссии, элементов шасси, электроники, систем вентиляции. Вот почему практически у всех нашемарок двигатель и трансмиссия – импортные.

Процесс локализации здорово подстегнули новые правила работы иностранных автопроизводителей в России («Промсборка-2»), которые вступили в силу в начале 2011 года. Они стали существенно жестче (см. табл.). Четыре производителя (альянс «АВТОВАЗ-Рено-Ниссан», СП «Форд Соллерс», компании «Фольксваген» и «Дженерал моторс») подписали новые соглашения с Минэкономразвития, но остальные продолжают работать по старым нормам. При вступлении в ВТО Россия сумела сохранить льготы для «промсборщиков», несмотря на возражения Еврокомиссии и США. Государство обязуется компенсировать потери участникам инвестиционного режима промышленной сборки (например, если с 2018 года согласно правилам ВТО будут снижены таможенные пошлины).

Условия промсборки для иностранных компаний

	Изначальные (с 2005 г.)	Новые (с 2011 г.)
Годовой объем производства, тыс. шт.	25	не менее 350–400* (не позже 2020 г.)
Уровень локализации	30% (за период от 3 до 7 лет)	60% (за 6 лет)
Производство двигателей, тыс. шт.	не требовалось	не менее 100–150*
Центры НИОКР	не требовалось	обязательно

В зависимости от того, существовало уже предприятие или строилось с нуля.

Уровень локализации на российских предприятиях

Предприятие	В 2012 году, %	В 2013 году, %
АВТОТОР	15	15
«Форд Соллерс»	«Мондео» – 10, «Фокус» – 30	«Мондео» – 10, «Фокус» – 30
«Джи-Эм-АВТОВАЗ»	96	95,4
«Рено-Москва («Автофрамос»)	70	«Логан», «Сандеро» – 75, «Дастер» – 66
«Фольксваген Груп Рус»	50	50
«Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия»	15	15 (20 к 2015 г.)
«Пежо Ситроен Мицубиси Автомобили Рус»	«Аутлендер» – 10, «Пежо-408» – 33	«Аутлендер» – 10, «Пежо-408», «Ситроен-С4» – 33
«Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус»	45	47
«АВТОВАЗ-Рено-Ниссан»	«Ларгус» – 62	«Ларгус» – 62 (75 к 2015 г.)
«Джи Эм Авто»	20	20 (60 к 2018 г.)
«Ниссан Мануфэкчуринг Рус»	20	31,7
«Мерседес-Бенц Ванс» (ГАЗ)	–	20



На российские автомобили «Форд» устанавливают только импортные двигатели и трансмиссии. В следующем году на собственном заводе компании в Татарстане начнут собирать 1,6-литровые моторы «Дюратек» в трех вариантах мощности: 85, 105 и 125 л.с. Планируемый объем производства – до 200 тысяч в год.



Уровень локализации на московском заводе «Рено» самый высокий среди «иностранцев» – до 75%.

РАЗНЫЕ СУДЬБЫ

Ныне степень локализации собранных в России иномарок различается от завода к заводу в несколько раз. В 2013 году самого высокого уровня локализации добился московский завод «Рено» – 75%. У калужского предприятия «Фольксваген Груп Рус» этот показатель достигает 50%, а у петербургского завода «Хёндэ Мотор Мануфактуринг Рус» – 47%. Корейцы запустили свое производство позже других, но добились высокого уровня «русификации» благодаря собственной штамповке кузовных деталей.

На российских заводах «Форд Соллерс», «Ниссан Мэнуфэкчуринг Рус» и «ПСМА Рус» степень локализации составляет около 30%. На других заводах этот показатель еще ниже, но по «уважительным причинам» – они позже подписали соглашения о промсборке.

По мнению Александра Морозова, директора департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга, в 2014 году ключевым фактором успешности того или иного бренда на рынке России станет именно уровень локализации. Компании, у которых он выше, смогут предложить покупателям более выгодные цены и сохранят высокий уровень продаж. Далеко за примером ходить не надо. «Форд-Фокус» за полгода подорожал на 8–10%, поскольку цена импортных комплектующих (уровень локализации автомобиля всего 30%) выросла из-за изменения курса рубля. Неудивительно, что в этом году продажи некогда народного автомобиля упали больше чем в два раза.

Нельзя сказать, что процесс появления в России новых производителей комплектующих идет полным ходом, но и застоя не наблюдается. С момента подписания первого соглашения о намерениях до появления серийных деталей проходит, как правило, не меньше трех лет. Сейчас входят в строй предприятия, заложенные несколько лет назад. В начале июня этого года в Калуге открыто новое производство компании «Континенталь», уже третье по счету. Первым был шинный завод (500 работников), вторым – предприятие «Контитех» (компоненты для гидроусилителей и кондиционеров, 80 работников), а на новом заводе собирают блоки управления двигателем, топливные модули и рампы (пока 100 работников). На АВТОВАЗе развернули производство лицензионных двигателей «Рено». Но серьезный прорыв, по прогнозам Минпромторга, случится через год-два: несколько зарубежных фирм строят в России заводы по производству комплектующих, включая двигатели и трансмиссии («Форд» и «Фольксваген»).

Конечно, темпы выполнения соглашений по промсборке могут притормозиться, но думаю, что Минпромторг и компании-производители договорятся. Ведь понятно, что в условиях неустойчивого рынка даже через три-четыре года продавать в России по 400 тысяч «фольксвагенов» ежегодно будет крайне сложно, если вообще возможно.

Главное, что никто из игроков не помышляет уходить с перспективного российского рынка, а залогом успешной работы (и защитой от колебаний курса национальной валюты) как раз является высокий уровень локализации. Тут интересы производителей и России совпадают. ЗР

КАК ДОБРАТЬСЯ ДО Г.А.И.

Германия. Австрия. Италия. Такой маршрут выбрал **Вадим Никишев** для путешествия на автомобиле.

Если поставить цель за один присест посмотреть несколько стран, то имеет смысл отправиться в автопутешествие. Стартовать из дома? Это вариант: на новогодние каникулы мы семьей ездили до Стамбула и обратно. Из того пробега длиной 6000 км сделали выводы и решили пойти другим путем. На этот раз цель – познакомиться с немецким Мюнхеном, австрийским Инсбруком и побывать в Венеции.

Прикинули: если ехать из Москвы, то до начальной точки евротрипа придется отмахать 2400 км. Когда в семье права только у одного, лучше на таком расстоянии закладывать три ночевки – скажем, в Белоруссии, Польше и собственно в Мюнхене. Это, считай, минимум по 50 евро за ночь – если останавливаться не в городах, а в придорожных мотелях. Добавьте расходы на еду: перекусить вдвоем на заправке – 15–20 евро. Приплюсуйте стоимость топлива: при среднем расходе 7 л/100 км от Москвы до Мюнхена вы сожжете 170 литров, причем половину оплатите рублями, а вторую – европейской валютой по европейской же цене (до 1,7 евро за литр). То есть только в одну сторону на горючее, обеды и ночевки спустите 20 000 рублей! К тому же при таком темпе достопримечательностями не насладитесь, а лишь вычеркнете из отпуска бесценные дни.

Мы решили добраться до Мюнхена самолетом, взять там машину, а затем спокойно, не превышая



Вид с Тирольской панорамы на Австрийские Альпы впечатляет.

В Венеции вместо дорог – каналы, вместо транспорта – катера: это и полиция, и такси, и скорая помощь.

Музей «Хрустальные миры Сваровски» под Инсбруком наполнен искусственными бриллиантами и загадочными инсталляциями.

Когда внизу уже все цветет, на вершине Монте-Бальдо продолжает лежать снег.

Если в Италии избегать платных дорог, навигатор поведет по красивейшим серпантинам.

дневную норму в 300 км, прокатиться до Венеции.

Каюсь: я воспользовался служебным положением. Великолепный дизельный БМВ-325d я получил в пресс-парке БМВ, причем с полным карт-бланшем: кати куда хочешь! Однако такую машину можно взять и напрокат (во сколько обойдется аренда – читайте ниже). Сетевые прокатные компании позволяют сдать автомобиль в другом городе, что существенно расширяет возможности для маневра при планировании отпуска.

По быстрым автобанам лихо домчали до Инсбрука. Если поедете этим же путем, не забудьте на границе с Австрией на любой АЗС купить «виньетку», разрешающую

Собственная система знаков напоминает обычную, дорожную.



Чтобы вернуться с острова Лидо на материк, пришлось отстоять длинную очередь на паром. И никуда ведь не денешься!

В Баварии любят и ценят автомобили во всех их проявлениях.



Арена-ди-Верона построена 2000 лет назад, сегодня это концертная площадка.

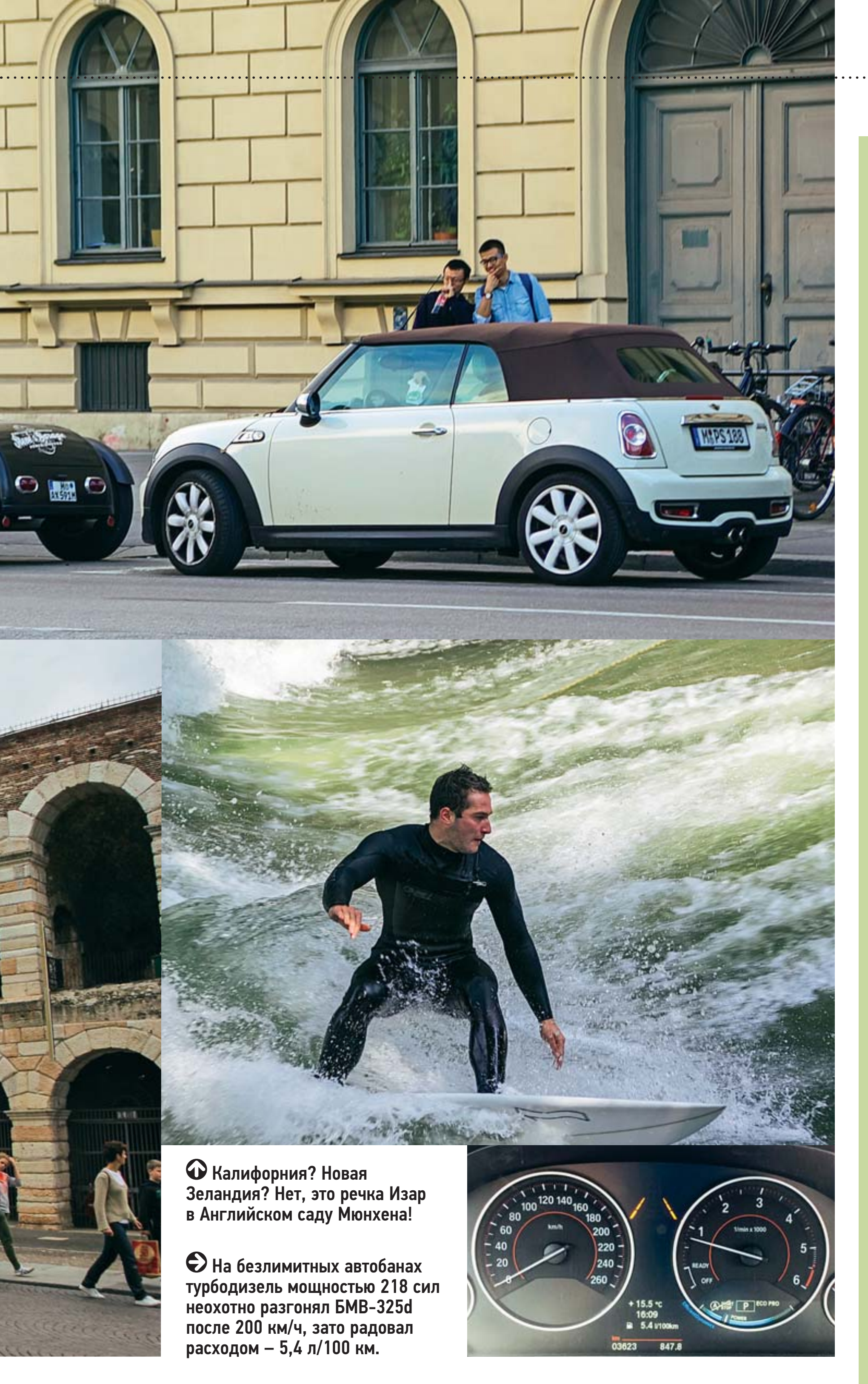
Въезд в старый город Сирмионе не рассчитан на автотранспорт: порядок проезда через арку регулирует светофор.

пользоваться платными дорогами. Минимальная стоит 8,5 евро и действует 10 дней. Поймают без нее – запла́тите минимум 120 евро штрафа.

В Инсбруке осмотрели наследие двух Олимпиад и погуляли по старому городу. После ночевки сами не заметили, как пересекли границу с Италией, и через красивейшие серпантины (навигатор ведет по ним, если поставить условие «избегать платных дорог») добрались до Торболе. На следующий день перенеслись с помощью двух фуникулеров из весны у подножия горы Монте-Бальдо в зиму на ее вершине, спустились вниз и отправились в Венецию.

Как известно, основной вид транспорта тут водный: лодки с катерами – это и такси, и скорая, и полиция. При въезде в город есть многоуровневые парковки, где можно оставить машину на время пребывания, но мы выбрали другой вариант – отправились паромом (25 евро за машину и двух пассажиров) на близлежащий остров Лидо. Там прожили трое суток, каждый день добираясь до классического центра Венеции водными «автобусами». Попрощавшись с городом, вновь заехали на паром (отстояв полуторачасовую очередь) и отправились в обратный путь.

По дороге остановились в Вероне – обошли древнеримский амфитеатр, посетили дома Ромео и Джульетты. Затем устроили двухдневный отдых



Калифорния? Новая Зеландия? Нет, это речка Изар в Английском саду Мюнхена!

На безлимитных автобанах турбодизель мощностью 218 сил неохотно разгонял БМВ-325d после 200 км/ч, зато радовал расходом – 5,4 л/100 км.

на озере Гарда, недалеко от замка в Сирмионе, – и снова прыгнули в машину.

На сей раз выбрали платную автостраду, а сэкономленное время потратили на осмотр музея Сваровски в Инсбруке, про который по пути в Италию почему-то забыли. Потом был скоростной отрезок до Мюнхена. Там мы сдали наш БМВ и наслаждались тремя днями пеших прогулок по столице Баварии. Согласитесь, грех истязать себя ездой в городе, где парковки надо искать, найдя их – платить, а потом облизываться, глядя на потягивающего пиво соседа по бару.

Подсчет затрат подтвердил правильность нашего решения. Добираться самолетом из Москвы до Мюнхена несравнимо быстрее, чем на машине, и на круг – ничуть не дороже, а путешествие по Западной Европе лучше начинать в одной из ее стран. Если же хотите осмотреть Восточную Европу, лучше ехать туда целенаправленно. ЗР

ЕЛИ, ПИЛИ, ВЕСЕЛИЛИСЬ...

На два авиабилета Москва – Мюнхен – Москва и на такси ушло 25 000 рублей. В Германии бронь на неделю маленького (и экономичного!) автомобиля вроде «Фольксвагена-Ап» обойдется примерно в 8000–10 000 рублей, а к «нашему» БМВ-325d без 20 тысяч и не подступишься.

Гостиницы в Европе удобно бронировать по дороге, за час-два до прибытия (по телефону или через Интернет): где захотел, там и остановился. Например, можно снять номер через сайт www.booking.com: выйдет заметно дешевле, чем при внезапном появлении в отеле. Например, при регистрации в одной из гостиниц нам с ходу назвали цену в 100 евро за ночь, но мы напомнили, что двумя часами ранее забронировали этот номер всего за 80 евро, – и в итоге сэкономили 20 евро!

За десять ночей мы отдали в общей сложности около 700 евро (35 000 рублей); лучшей была четырехзвездочная гостиница в Мюнхене, а самой скромной – комната без удобств в итальянском пансионате. Кстати, если вы думаете, что место в санузле с дыркой в полу, которое выдают за душ, – это особенность исключительно российской провинции, то сильно ошибаетесь: такое сплошь и рядом встречается в европейских трехзвездочных отелях с номерами по 60 евро за сутки.

На мое счастье, 218-сильный дизельный «биммер» оказался экономичным. Мы проехали по безлимитным автобанам, альпийским серпантинам и итальянским деревенькам 1500 км – и средний расход составил 5,4 л/100 км! Правда, при их ценах на дизтопливо (в Германии оно на 0,3 евро дешевле, чем в Италии) в трубу все равно вылетело 7000 рублей. На еду, как ни старались экономить, в день уходило не меньше 70 евро (3500 рублей) на двоих.

Итого «прожиточный минимум» на весь отпуск для двоих (транспортные расходы с учетом парковки и платных дорог, еда и жилье) составил около 125 000 рублей. Если жить в отелях попроще и передвигаться на автомобиле поскромнее, можно уложиться в сотню тысяч. Но на осмотр достопримечательностей все равно придется потратиться: посещение каждого музея стоит около 20 евро на двоих.

В ЦВЕТЕ БАРДО





Этот французский автомобиль с итальянским дизайном и американским именем остался в истории не только как удачная молодежная модель, но и как один из символов растапливания льда холодной войны. Путешествуя на «Рено-Флорид», яркие 1960-е вспоминал **Сергей Канунников**. Фото **Бернара Канонна**.

Ни возмущенно стрекочущий 850-кубовый моторчик, натужно затягивающий машину в крутой подъем, ни хромированный рычажок переключения передач, орудовать которым – отдельное искусство, ни даже причудливая французская эргономика не в состоянии испортить впечатление от этого автомобиля. По-моему, с ним невозможно поссориться, ведь его главный талант – поднимать настроение и вызывать почти забытое чувство юношеской беззаботности.

ИЗ ФРАНЦИИ С ЛЮБОВЬЮ

Конец 1950-х и самое начало 1960-х – время всемирной моды на французское. Взять хотя бы кино или эстраду, которые, как писали некогда в советских газетах, «служили взаимопониманию и дружбе между народами». После фильмов «...И бог создал женщину» и «Бабетта идет на войну» мир сходил с ума от Брижит Бардо. В 1959 году, после триумфальных концертов в парижском зале «Олимпия», Эдит Пиаф объехала США, собирая полные залы. Ее примеру последовали Ив Монтан и Шарль Азнавур – их в Америке тоже провожали овациями. Кстати, к тому времени Ив Монтан уже побывал в СССР, где снискал огромную популярность и способствовал развитию моды на демократичный, но изысканный французский стиль в одежде, поведении и музыке.

Тонкий двухцветный руль и яркий салон – реверанс американскому стилю конца пятидесятых. А вот коробка в «Рено» механическая, с рычагом в полу.

Примерно в таком стиле сделали и двухдверный «Рено», дебютировавший весной 1958-го на автосалоне в Женеве. Изящная приземистая машина впитала некоторые элементы американского дизайна, но без вычурности и характерного для многих заокеанских моделей кричащего декора. Кузов французы заказали итальянскому ателье «Гиа», возглавляемому Луиджи Сегре, а проектировал его сотрудничавший с этой мастерской Пьетро Фруа. Кстати, в Штатах в те годы была мода не только на французскую эстраду, но и на европейские автомобили, в частности – на итальянский дизайн. С мастерскими с Апеннинского полуострова сотрудничали даже фирмы «большой тройки».

Руководители государственного концерна «Рено» Пьер Дрейфус и Фернан Пикар, благословляя низкий двухдверный автомобиль, не в последнюю очередь рассчитывали на рынок США, огромный и прожорливый, как моторы американских автомобильных «крейсеров». Ведь перед глазами был заразительный пример: уже несколько лет немцы успешно продавали в Америке «Фольксваген-Карманн Гиа» – купе и кабриолеты на базе заднемоторного «Жука». Так почему бы не сделать подобный автомобиль на базе заднемоторного седана «Рено-Дофин»? Под именем «Дофин GT» прототип и выставили на Женевском автосалоне в 1958-м. Дебют предсерийного купе состоялся через полгода – осенью, в Париже, а производство начали в 1959 году. В Европе машина была известна как «Флорид», в Нью-Йорке ее представили под именем «Каравелла».

ПИЖОНИСТЫЙ МАЛЫЙ

Кабриолет можно было заказать и с жесткой крышей. По сравнению





со стандартным «Дофином» немного доработали подвеску. А вот силовой агрегат оставили практически без изменений. Мотор объемом всего-то 0,85 л развивал 36 л.с. (на «Дофине» – 32 силы), коробка передач трехступенчатая, но была доступна и четырехступка.

А как едет купе? Забавно! Конечно, 36 «лошадок» на 780 кг снаряженной массы – это более чем скромно. Но ведь и у нашего 965-го «Запорожца» было лишь 27 сил, что едва ли компенсировалось чуть меньшей снаряженной массой.

С места «Флорид» стартует довольно резво, но после 60–70 км/ч разгон становится натужным. Надо почаще переключать передачи, а это непросто. Ходы рычага, связанного с длинной тягой, устремляющейся к корме, – велики (при включении третьей рискуешь задеть коленку спутницы; правда, может, иногда это и к лучшему...), а фиксируется включенная передача нечетко. Подозреваю, что и на новом автомобиле было ненамного лучше. Ведь этот «Флорид» 1961 года прекрасно отреставрирован в фирменной мастерской «Рено Классик».

Барабанные тормоза соответствуют разгонной динамике и вполне приемлемы. Управляемость – «заднемоторная». Попытка пройти поворот



Во имя более-менее приличного багажника запаску спрятали... спереди под днищем!

побыстрее иной раз провоцирует корму машины на обгон передка. Конечно, это не спортивный, а скорее прогулочный автомобиль. Но весь его облик постоянно подталкивает к юношеским выходкам. А разве это плохо? Уметь вызывать из тайников души мальчишество – особое искусство.

ЭКСПРЕСС ПАРИЖ – МОСКВА

Лицом модели «Флорид», рассчитанной, конечно же, в первую очередь на молодежь (пусть не золотую, но хотя бы серебряную), стала в начале 1960-х Брижит Бардо, в которую явно или тайно были влюблены миллионы

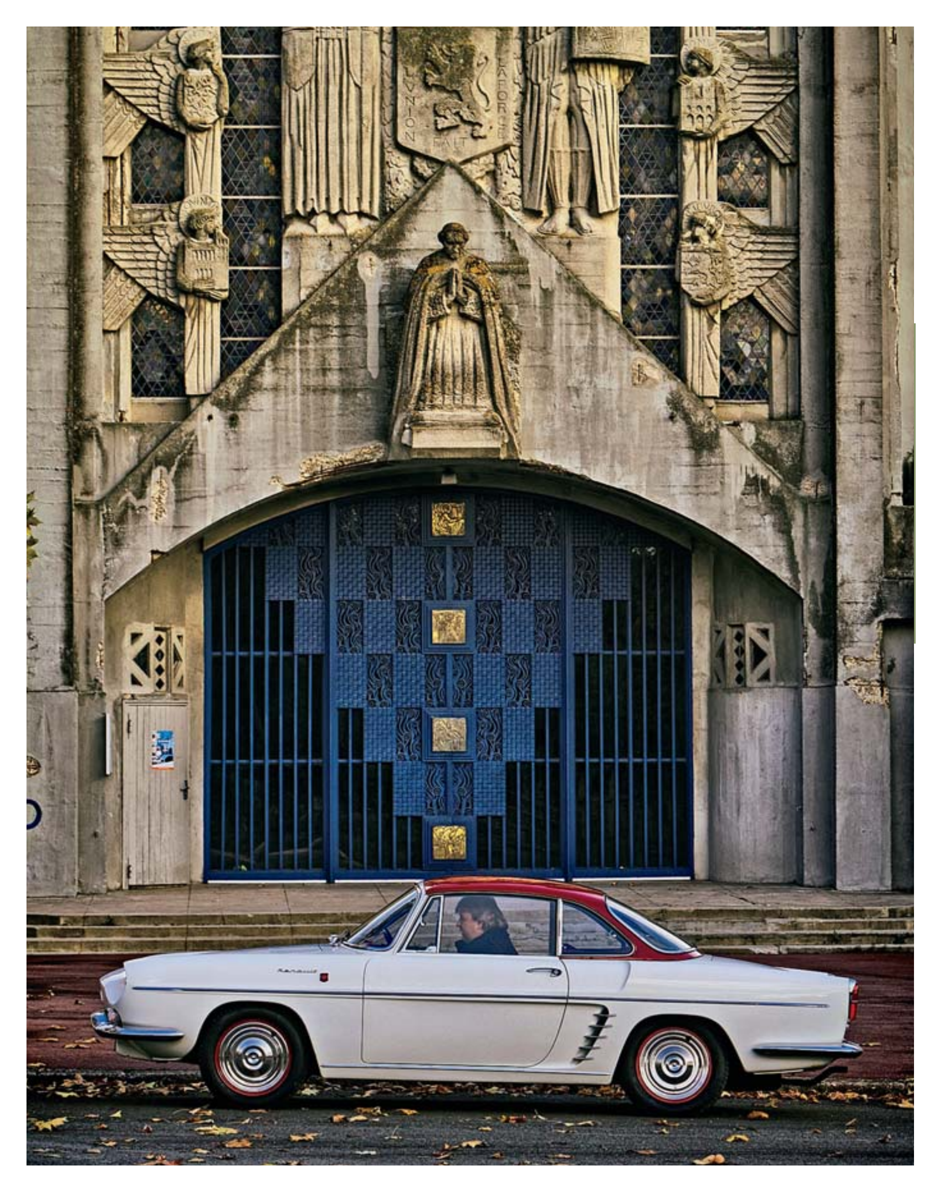
Задний диванчик отнюдь не королевский. Но двухдверные купе и родстеры делают не для того, чтобы возить сзади пассажиров.

Комбинация приборов в американском стиле вовсе не перегружена информацией – беззаботному владельцу богемного автомобиля лишние шкалы ни к чему.





Подвязанная тросиком и нависающая над двигателем горловина бензобака поднимается и опускается вместе с капотом.





ЛЮБИМЕЦ ПУБЛИКИ

Серийное производство «Рено-Флорид» (на рынке США – «Каравелла») на базе седана «Дофин» начали в 1959 году. Мотор объемом 0,85 л развивал 36 л.с., скорость достигала 130 км/ч. Помимо трехступенчатой коробки передач предлагали четырехступенчатую. В 1962–1963 гг. выпускали модернизированный вариант «Флорид S» с двигателем объемом 0,96 л (44 л.с.) и дисковыми тормозами.

Уже с 1962 года начались продажи купе и кабриолетов следующего поколения под единым именем «Каравелла» – то был глубоко модернизированный «Флорид» с измененным кузовом. С 1963-го на базе узлов «Рено-8» делали «Каравеллу» с полностью синхронизированной четырехступенчатой коробкой передач и новым карбюратором. Последнюю версию «Каравелла 1100S» с 52-сильным мотором объемом 1,1 л выпускали до 1968 года. За все годы было сделано 117 130 автомобилей моделей «Флорид» и «Каравелла».

мужчин всего мира. В 1961 году, когда родился этот белый с бордовой крышей «Рено», вышли «Знаменитые любовные истории» – несколько киноновелл о временах Людовика XIV. Ну какие же любовные истории без Бардо! В те годы фильмы с ее участием выходили практически каждый год, иногда – по два. А одновременно громадными тиражами печатали рекламные фотографии: блистающая Брижит в очаровательном «Рено-Флорид», или рядом, или вовсе на его капоте. Какое романтическое приключение без такого автомобиля!

А насколько гармонично выглядел за рулем «Флорида» Никита Хрущев, которому во время визита во Францию в 1960 году родстер подарили от имени генерала де Голля? Едва ли он удержался от того, чтобы хоть раз сесть в изящную машину, но фотографий-свидетельниц тому не сохранилось. Доподлинно известно лишь, что Хрущеву сочно-синий «Флорид» понравился. Зарубежная пресса смачно описывала, как первый секретарь прошелся вдоль машины и задумчиво сказал жене: «Она прекрасна, не правда ли? И цвет хороший. Они не ошиблись, выбирая машину для меня». Правда, прокатиться на автомобиле по французским дорогам Никита Сергеевич почему-то отказался.

Помимо синего хрущевского родстера, позднее перешедшего в частные руки, в Москве был как минимум еще один автомобиль, светлый. Он промелькнул в фильме «Москва слезам не верит» – в эпизоде об открытии Московского международного кинофестиваля в 1959 году. Очень удачное сочетание: пижонский автомобиль и фестиваль, который собрал иностранные фильмы и мировых кинозвезд и стал в послесталинском СССР глотком свежего воздуха. Потом эта машина мелькнула в кинокартине «Тегеран-43», где одну из парижских улиц «играла» московская Солянка.

Вероятно, один из этих «рено» и попал еще в 1960-е годы на МЗМА. Старожилы завода рассказывали, что именно он вдохновил их на создание неожиданного для социалистических реалий прототипа «Москвич-408 Турист» с двухдверным кузовом и съемным жестким верхом. Выходит, что элегантный «Флорид» оставил свой след даже в далеком от мирового автопрома Советском Союзе!

С тех пор минуло более полувека. Я веду великолепно отреставрированный «Флорид», а вокруг вертятся совсем иные, куда более дорогие и технически продвинутые автомобили. Но в глазах их владельцев нет-нет да и сверкнет юношеский азарт и огонек зависти. Я их понимаю. Сегодня мне просто больше повезло. ЗР

Suzuki New SX4

бензиновый 1,6 л, 117 л.с.	
5-ступенчатая механика или вариатор	
цена базовых версий 799 000–1 139 000 руб.	

СТРОГО ПО ТЕКСТУ

Насколько удобно выбирать Suzuki SX4 под себя при наличии лишь фиксированных комплектаций, выяснял **Евгений Борисенков**. Фото **Георгия Садкова**.



Надписи на русском языке в автомобиле японской марки, который сделан в Венгрии, – свидетельство внимания производителя к нашему рынку.

В оснащении машин, продающихся на российском рынке, можно проследить две основные тенденции: «западную» – когда максимально простые базовые комплектации можно по своему вкусу дооснащать желаемыми опциями, и «восточную» – когда покупателю предлагают ряд фиксированных уровней оснащения с определенным набором опций. «Сузуки-SX4» из разряда последних.

Ладный кроссовер собирают в Венгрии; тип кузова один – универсал. Двигатель тоже один – бензиновый 1,6-литровый (117 л.с.), с изменяемыми фазами газораспределения. В Европе гамма двигателей шире, и не исключено, что в будущем к нам начнут поставлять дизельный вариант.

Помимо пятиступенчатой механической коробки передач предлагается вариатор (CVT) с семью квазификсированными передачами, которые можно переключать вручную с помощью подрулевых клавиш. Автомобиль не предназначен для тяжелого бездорожья (для этого в модельном ряду есть замечательный вездеход «Джимни»), и основной недостаток вариатора, а именно склонность к перегреву при высоких нагрузках, не сильно досаждает при езде преимущественно по твердым покрытиям. Тем паче что на SX4 вариатор оснащен масляным охлаждением со своим радиатором. Так что голосуем за SX4 с вариатором, который облегчит жизнь в пробках.

Обычно для городских «проходимцев» мы рекомендуем привод

Салон в самой богатой комплектации. Докупить что-либо еще – нельзя.

Навигационная система положена машинам лишь в топовой комплектации GLX+.

Покупатели версий GL и GLX могут отказаться от вариатора в пользу пятиступенчатой механики независимо от типа привода.

Система пуска двигателя без ключа появляется в вариантах оснащения GLX и GLX+.

Возможность принудительно заблокировать межосевую муфту существенно повышает проходимость.

Перечень стандартного оборудования

Электроусилитель руля, передние и задние электростеклоподъемники, центральный замок с пультом ДУ, антиаллергенный фильтр салона, круиз-контроль, электроподогрев передних сидений, многофункциональный дисплей, порт USB, складывающееся в пропорции 60:40 заднее сиденье, система стабилизации, антиблокировочная система с функцией электронного распределения тормозных сил (EBD), усилитель экстренного торможения (BAS), семь подушек безопасности (в том числе коленная – для защиты ног водителя), крепление детских кресел в двух вариантах, иммобилайзер, запасное колесо (докатка), зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, багажные релинги на крыше.

Дополнительное оснащение

GL: стальные колеса с шинами 205/60R16, галогеновые фары, полиуретановый руль, кондиционер, CD-ресивер с воспроизведением формата MP3, тканевый салон.

GLX: легкосплавные колеса с шинами 205/60R16, биксеноновые фары, датчики дождя и света, противотуманные фары, дневные ходовые огни, кожаный руль с кнопками управления, подрулевые лепестки (для версий с вариатором), складывающиеся наружные зеркала, двухзонный климат-контроль, CD-ресивер, поддерживающий формат MP3 и «блютус», обивка сидений тканью с декоративным швом, передний и задний парктроники.

GLX+: полированные легкосплавные колеса с шинами 205/50R17, биксеноновые фары, датчики дождя и света, противотуманные фары, дневные ходовые огни, кожаный руль с кнопками управления, подрулевые лепестки (для версий с вариатором), складывающиеся зеркала, двухзонный климат-контроль, CD-ресивер (MP3 и «блютус»), навигационная система, камера заднего вида, кожаная отделка сидений, передний и задний парктроники, панорамный двойной люк с электроприводом.



Аудиосистемы версий GL и GLX выглядят одинаково, но во второй добавлена функция «блютус».



Владельцы версии GL довольствуются простым кондиционером, в то время как машины в прочих исполнениях оборудованы двухзонным климат-контролем.



Панорамный люк с электроприводом говорит о том, что это машина в топовой версии.



Под фальшполом багажника удобно хранить всякую мелочовку.

Сиденья различаются лишь материалами обивки: на версии GLX+ это комбинация натуральной и искусственной кожи.





Двигатель у машин для российского рынка один-единственный – бензиновый, объемом 1,6 л и мощностью 117 л.с.

Парад колесных дисков: от 16-дюймовых «штамповок», прикрытых декоративными колпаками, до полированных 17-дюймовых.



на одну ось: преодолевать высокие бордюры и нечищеные дворы можно, полагаясь на хорошую геометрическую проходимость. Есть моноприводный вариант исполнения и у SX4, но нам больше приглянулась версия с системой ALLGRIP 4WD. Ничего необычного: задняя ось подключается через электронно-управляемую муфту, а водитель волен лишь выбрать один

Скорее понравилось

Полный набор систем безопасности даже у машин в начальной комплектации

Скорее не понравилось

Отсутствие дизельного двигателя на машинах для российского рынка

из четырех режимов работы трансмиссии – асфальтовый *Sport*, универсальный *Auto* (задние колеса подключаются при проскальзывании передних), *Snow* для скользких покрытий и внедорожный *Lock*. Последний позволяет заблокировать муфту, существенно повысив проходимость машины. Раскисшие «направления», повторюсь, не его стихия, но сотня-другая метров вне асфальта «японцу» вполне по силам: можно и к садовому участку подъехать, и пикник организовать поближе к воде.

Теперь о комплектациях. Их три: GL, GLX и GLX+. Набор опций в каждой жестко фиксирован, но типом привода и коробками можно играть в любых вариантах. Перечень стандартного оснащения базовой версии GL довольно велик и включает такие полезные вещи, как электроподогрев передних сидений, круиз-контроль

GLX, полный привод, CVT, 1 059 000 руб.

+ плюс окраска металликом за 14 900

Итого: 1 073 900 руб.

ВЫБОР ЗР

и антиаллергенный (энзимный) фильтр салона, не говоря уже о кондиционере и электростеклоподъемниках. Сюда же входит полный комплект систем безопасности: даже в самой дешевой версии SX4 экипаж защищен всеми средствами, доступными для этой модели.

Список дополнительного оснащения более «высоких» версий куда скромнее по объему, но не по цене: пакет оснащения GLX+ дороже базового GL аж на 170 000 рублей! При этом стартовая комплектация GL на фоне

Складной задний диван радует удобной посадкой и солидным запасом пространства над головой.







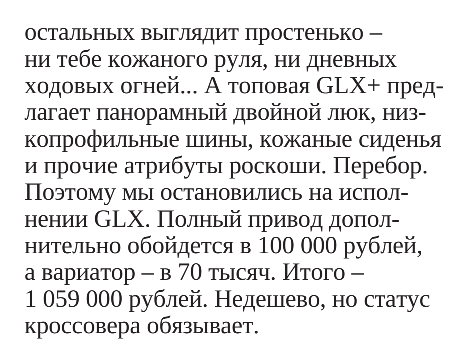




Отсутствие хрома, противотуманок и повторителей в наружных зеркалах – отличительные особенности самой бедной комплектации GL.







остальных выглядит простенько – ни тебе кожаного руля, ни дневных ходовых огней... А топовая GLX+ предлагает панорамный двойной люк, низкопрофильные шины, кожаные сиденья и прочие атрибуты роскоши. Перебор. Поэтому мы остановились на исполнении GLX. Полный привод дополнительно обойдется в 100 000 рублей, а вариатор – в 70 тысяч. Итого – 1 059 000 рублей. Недешево, но статус кроссовера обязывает.

Как видите, особых проблем при выборе машины в фиксированной комплектации у нас не возникло. Подбором опций занимались профессионалы, поэтому ничего лишнего или недостающего в выбранном автомобиле нет. Правда, базовые цены у конкурентов «западного» направления немного ниже – за счет более скромного содержимого. ЗР

Благодарим компанию «СИМ» за помощь в подготовке материала.

Комплектации и базовые цены Suzuki New SX4*

Двигатель	бензиновый, 1,6 л									
Привод	2WD					4WD				
Коробка передач	M5	CVT	M5	CVT	CVT	M5	CVT	M5	CVT	CVT
Комплектация	GL	GL	GLX	GLX	GLX+	GL	GL	GLX	GLX	GLX+
Цена, руб.	799 000	869 000	889 000	959 000	1 039 000	899 000	969 000	989 000	1 059 000	1 139 000

**Данные на момент подготовки материала (июнь 2014 года).*



Владимир ОРЛОВ,
руководитель отдела продаж автосалона «СИМ Юго-Запад»

Слово «кроссовер» можно перевести как «выходящий за границы». Мне кажется, что набор уникальных качеств и технических решений позволяет новому «Сузуки-SX4» выйти за рамки класса. Комфортный, надежный и экономичный, обладающий хорошей обзорностью, отменной управляемостью и наивысшим уровнем безопасности (пять звезд в испытаниях по методике EuroNCAP), этот автомобиль подойдет для любого водителя и для любых дорог.

СОРОКИН®

ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ

Основан в 1996



ДОМКРАТЫ



Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

ПОДКАТНЫЕ
Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 1 099 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 11 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 9 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 2 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 11 999 р.

Реечные
HighJack
3 т
от 2 299 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ



Стойки
2 ... 16 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 499 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ



Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 16 999 р.

Гидравлический
0,7 т
6 999 р.

Механические
0,25 т
3 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,4 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ



1,5 ... 4 т
от 19 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 419 999 р.



Зона подготовки 259 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
10 ... 20 т
от 7 999 р.

4 ... 150 т
от 5 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Балансировочные стенды
10 ... 47"
от 33 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26"
от 33 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24"
от 89 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 6 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л
от 6 599 р.



Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 999 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Установки для заправки кондиционеров
от 89 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 32 999 р.

Стенды для сход-развала
от 259 999 р.

Установка для регулировки света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА



Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

Поддоны для масла
5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 499 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ



Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 999 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 7 499 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ



0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя 0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

КАНТОВАТЕЛИ, СТЕНДЫ для КПП



Кантователи кузова а/м
0,9 т
49 999 р.

Стенд для КПП
9 999 р.

ЛЕБЁДКИ



Автомобильные
0,7 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
1 ... 3 т
от 1 299 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

ЦЕПИ НА КОЛЁСА



толщина цепи
3,5 / 4,5 / 7 мм
диаметр колеса
13 ... 24,5''

от 999 р.
в комплекте 2 шт.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ



Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
2 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колёс
от 4 999 р.

СЪЁМНИКИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



0,5 ... 1 т
от 6 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Пылесосы
37 ... 114 л
от 7 999 р.

999 р.

Мойки высокого давления
9 ... 190 бар
от 2 999 р.

ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



Зарядные
2 ... 15 А
от 1 099 р.

Автономные пусковые
от 4 999 р.

Пускозарядные
от 3 999 р.

Провода
200 ... 600 А
от 249 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Трансформаторные
от 2 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ТЕПЛОВЫЕ ПУШКИ



Электрические
от 1 999 р.

Газовые
от 3 799 р.

Дизельные
от 14 999 р.

ЗЕРКАЛА ОБЗОРНЫЕ



для улицы
от 3 499 р.

для помещения
от 1 499 р.

смотровое
3 499 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 999 р.

Сиденья
от 1 599 р.

Лежаки
от 1 599 р.

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 999 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 1 699 р.

Тиски слесарные
от 1 199 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ



Углошлифовальные машины
от 1 199 р.

Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповерты
от 1 099 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Дрели от 1 499 р.

Гайковёрты
от 2 499 р.

Углошлифовальные машины от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ В АССОРТИМЕНТЕ



www.sorokin.ru





ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Астана (Казахстан)
- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Мурманск
- Нижневартовск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Пермь
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Рязань
- Самара
- Санкт-Петербург
- Сургут
- Тверь
- Томск
- Тюмень
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск
- Якутск
- Ярославль

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

РЕКЛАМА

ПОЛШЕСТОГО

Купить большой и в чем-то даже престижный автомобиль за 400 000 рублей можно, только если это бэушный аппарат. Например, семилетняя «Мазда-6» первого поколения. Если за семь лет цена упала больше чем наполовину, сколько осталось в этой «шестерке» от нового автомобиля? **Максим Приходько** и **Евгения Любимова** (фото) оценили состояние подержанной «Мазды-6».

Модель появилась в России в 2003 году и быстро завоевала популярность. Во-первых, у «Мазды-6» три варианта кузова – седан, универсал и хэтчбек. Во-вторых, интересная гамма 16-клапанных бензиновых моторов: от скромного бензинового 120-сильного атмосферника объемом 1,8 л до 2,3-литрового турбодвигателя мощностью 261 л.с. А еще были дизельные моторы для Европы и 3-литровая V-образная «шестерка» для американского рынка, но такие машины если и попадали в Россию, то подержанными и в небольших количествах.

Дорожный просвет составлял 130–150 мм, в зависимости от типа кузова и комплектации. Из коробок – пятиступенчатая механика и четырехступенчатый автомат. После легкого рестайлинга обеим коробкам добавили по одной ступени.

В лидеры машина попала благодаря сплаву весьма достойной управляемости и респектабельно-спортивного внешнего вида. Одна головная оптика чего стоила! Скажем, «Форд-Мондео» тех лет построен на одной платформе с «шестеркой», однако такой славы не снискал, оставшись в истории просто хорошим автомобилем.

ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ

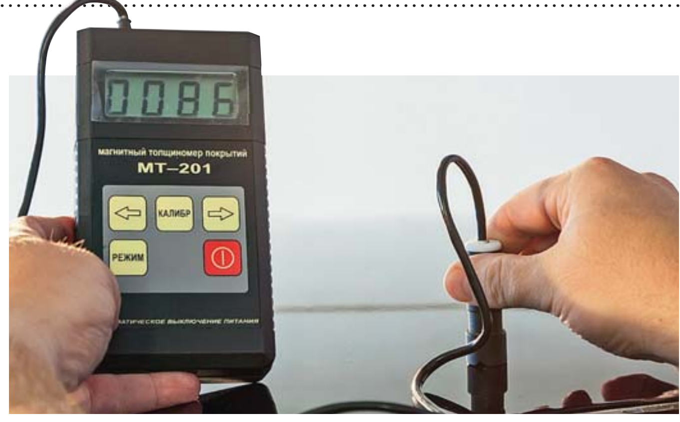
Сегодня, когда продается третье поколение «Мазды-6», покупку неновой машины первой серии всерьез рассматривают не только фанаты модели. Родные «японцы» были и остаются в цене у небогатых россиян, ведь все «шестерки» для Европы и России выпускались исключительно в Японии.

Для натурных испытаний на профпригодность мы подобрали популярный на российской вторичке вариант – рестайлинговый седан 2007 года с 1,8-литровым мотором и в богатой комплектации, о чем свидетельствует кожаный салон. Правда, коробка механическая, но для автомобиля с пробегом 193 000 км это скорее плюс.

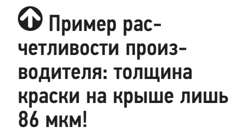
Вначале осматриваем кузов. Во-первых, это самая дорогостоящая

Рестайлинговую машину выдают хромированные полоска решетки радиатора и ручки дверей, а также темное нутро фар. Противотуманки на эту модель устанавливали лишь дилеры.









Пример расчетливости производителя: толщина краски на крыше лишь 86 мкм!

Полируют такие фары только для продажи. Если для себя – обязательно берите новые. Безопасность дороже.



Болезнь всех подержанных «шестерок» первого поколения – барахлящий блок управления стеклоподъемниками. Цена хорошего с разборки – от 2600 рублей.

часть машины. Во-вторых, нужно проверить лакокрасочное покрытие, глубиной которого «Мазда-6» никогда не славилась. Если верить продавцу, за прошедшие годы машина не бывала в серьезных авариях. Но замеры показали, что машину подкрашивали. Самое большое отклонение от нормы я намерил около задней правой двери: разброс толщины лакокрасочного покрытия составил 496–852 мкм (заводской максимум – 150 мкм).

Впрочем, и без этого претензий к кузову хватает. Капот испещрен тысячью сколов – правда, не до металла, а лишь до грунтовки. Фары по большому счету лучше отправить в утиль: они «отпескоструены» донельзя. Новая неоригинальная фара стоит от 5200 до 11 000 рублей, в зависимости от производителя и жадности продавца. Можно поставить подешевле, от дорестайлинговой версии, но тогда у блока фар и сигнала поворота будет хромированный корпус, а не черный. Ветровое стекло оказалось без трещин и сколов, а это редкость.

В багажнике обнаружился неожиданный бонус – комплект штатных легкосплавных колес. Пригодятся под летние шины (машина продавалась



Проверяя работоспособность обогрева передних сидений, приготовьтесь к тому, что они нагреваются не мгновенно.





Частая картина при продаже подержанной автотехники: колеса есть, а резины нет. Впрочем, приятно получить фирменные диски как бонус.

Правая подушка двигателя в порядке – значит, за машиной следили и зазря не мучили. Цена новой детали – от 800 рублей, за замену возьмут от 1200 рублей.

ОТЗЫВЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ О «МАЗДЕ-6» ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ

У моей супруги «Мазда-6» 2006 года. Никаких проблем, но почему-то после дождя в задней двери стала скапливаться вода. Это нормально?

Проездил на «Мазде-6» 2006 и 2008 годов – год и полтора соответственно. Никогда больше не куплю «Мазду»! «Зум-зум» ненадежный очень. Он как противная конфета в красивом фантике. Тем же, кто на хорошей технике не ездил и не привыкал к японскому качеству на примере других японских автомобилей, может, «Мазда» и сгодится...

Про надежность «машки». Все машины шли японской сборки, так что обладают довольно неплохой ходимостью, но ничто не вечно под луной. На 45 тысячах загудел подшипник левой ступицы, был заменен неоригинальным, о чем уже на 50 тысячах я очень пожалел. Пришлось менять ступицу в сборе, так как неродной подшипник вывел ее из строя. На этот раз поставил всё оригинальное и больше проблем не знал. После этого зарекся ставить неоригинал.

Многие пишут про лакокрасочное покрытие! Не могу понять этого... Если царапаешь машину – она царапается, если не царапаешь – она не царапается! С машины краска не слезает, не гниет, сколов на капоте столько же, сколько у соседнего автомобиля на парковке. Нормальная машина.

на зимних); для них придется зарезервировать дополнительные 12 000 рублей – столько стоят четыре покрышки самой скромной модели. Н-да, я еще не поехал, а затраты уже посыпались одна за другой.

Еще одну болячку обнаружил, открыв водительскую дверь: она не фиксируется в открытом положении, а распахивается наотмашь на манер дачной калитки с хорошо смазанными петлями. Рулевое колесо затерто, но кожаные кресла все еще производят неплохое впечатление, а заводской подогрев передних сидений работает исправно (восстанавливать его на кожаных креслах – то еще развлечение).

Еще одна большая засада бэушной «шестерки»: в наших условиях блок управления стеклоподъемниками долго не живет, это вам любой маздовод подтвердит. Сломавшись, он управляет лишь водительским стеклом (и то через раз), а другие стеклоподъемники включаются лишь своими кнопками. Вполне рабочий, но уже не новый блок управления стеклами стоит не больше 2600 рублей, однако его еще надо поискать на разборках.

КАК СЕРДЕЧКО, КАК КОРОБКА?

Насколько бережно предыдущие владельцы обращались с двигателем, расскажет его третья опора. Если она навалилась на резиновую подушку так, что не виден шток опоры, и на холостых он вибрирует, как стиральная машина при отжиме, автомобиль наверняка эксплуатировали и в хвост и в гриву. Сама же безнаддувная «четверка» объемом 1,8 л признана сервисменами самой живучей во всей линейке: эти двигатели бегали до 300 000 км. С другой стороны, мотор страдал повышенным масляным аппетитом.

На этой «шестерке» третья опора оказалась в порядке – скорее всего, ее уже меняли. Значит, за двигателем худо-бедно был уход и есть надежда, что он вполне еще живой. Это подтвердил короткий тест-драйв. Судя по динамике, заявленные 192 км/ч максималки вполне достижимы. Но при покупке придется раскошелиться на обязательную замену масла, фильтров и ремня ГРМ, а только работы по снятию и установке последнего обойдутся как минимум в 4500 рублей.

При осмотре машин с солидным пробегом надо обратить внимание на состояние передней подвески «МакФерсон» (сзади стоит многорычажка со стабилизатором), ступичных подшипников, шаровых опор и сайлент-блоков. Скажем, замена одного ступичного подшипника обойдется в 2600–2900 рублей, да еще и стоит он около двух тысяч за новый неоригинальный, но его опытные маздоводы не рекомендуют. Впрочем, по отзывам сервисменов, подвеска нормально выдерживает российские дороги и направления, если бережно эксплуатировать машину.

А вот еще одна лакмусовая бумажка при определении пробега неновой «шестерки» с механикой. Если педаль сцепления идет тяжело, значит, износился диск сцепления, а под пыльник вилки попала грязь. В среднем эти детали выхаживают 130 000–150 000 км. На этой машине по усилию на педали видно, что детали меняли. Это хорошо, ведь новое сцепление в сборе стоит около 7000 рублей.

ГАМБУРГСКИЙ СЧЕТ

Итак, имеет ли смысл выкладывать за эту машину 410 000 рублей? Даже если ограничиться самыми необходимым тратами (смена масел, фильтров, замена фар, покупка летних шин), то дополнительно набежит около 30 000 рублей. Значит, справедливая цена машины с учетом этих затрат составит около 380 тысяч. Думаю, продавец подвинется в цене, выслушав вашу аргументацию (см. «Дензнаки судьбы»: ЗР, 2014, № 6).

Рынок подержанных автомобилей переживает не лучшие времена, а «Мазда-6» – машина достаточно массовая. Средняя цена экземпляра 2007 года выпуска гораздо ниже заявленных 400 000 рублей. А как не ошибиться при покупке и выбрать твердую «шестерку», вы уже знаете. ЗР

Благодарим «Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь при подготовке материала.

За рулем

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ SHOP.ZR.RU

ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ



Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензии. Сертификат прилагается. Дульная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики BB калибр 4.5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

GLETCHER

BRT 84



магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02764 Цена 2950р.

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 02868 Цена 3200р.

Parabellum (P.08)





магазин 21шт
вес 900гр
metal/metal
Blow Back
Код 03519 Цена 5990р.

BRT 92FS AUTO





возможность
ведения огня
в автоматическом
или в одиночном режиме
магазин 19шт metal/metal
вес 1100гр Blow Back
Код 03167 Цена 5650р.

UMAREX

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена 3800р.

Mauser-C96 (NEW)



магазин 20шт
вес 795гр
metal
Код 03700 Цена 4890р.

Parabellum (P.08)



магазин 21шт
вес 820гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03282 Цена 4100р.

Walther P38 (NEW)



магазин 20шт
вес 730гр
metal
Blow Back
Код 03566 Цена 6200р.

BORNER

Super Sport 708



магазин 6шт
вес 860гр
metal/metal
Код 03312 Цена 3790р.

ПМ 49



магазин 17шт
вес 650гр
metal/metal
рамка не двигается
Код 03313 Цена 2550р.

ИМЗ

MP 654K-28



вес 750гр
магазин 13шт
metal/metal
Код 02658 Цена 5500р.

MP 53M (NEW)



магазин 1шт (переломка)
Пули типа «ДЦ», «ДЦ-М», «Диаболо», калибр 4,5 мм.
вес 1200гр
metal
Код 03325 Цена 2400р.

Баллон CO_2-12гр

20шт Код 02867 Цена 690*р.

1шт Код 02558 Цена 40*р.



Шарики стальные омедненные.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.

*только при покупке пистолета.

Шарики стальные Gletcher.
Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 550*р.

АВТОСКАНЕР NEW

ELM327BT2 - новейшая разработка **OBDII сканера** используемая для диагностики автомобилей при помощи персонального компьютера. Поддерживает все известные протоколы ODB2 и совместим с множеством диагностических программ. Интерфейс связи с персональным компьютером -**Bluetooth**

Более подробную информацию смотрите на сайте shop.zr.ru

Код 03468 Цена 1550р.



полное описание и весь ассортимент продукции ХАДО смотрите на сайте shop.zr.ru



Усиленный ревитализант ХАДО (8мл)

Предназначен для защиты от износа и восстановительного ремонта:

Бензиновых и газовых двигателей	код 03547 цена 880р.
Дизельных двигателей	код 03549 цена 920р.
КПП и редукторов	код 03550 цена 800р.
АКПП	код 03546 цена 800р.
ГУР и другого гидравлического оборуд.	код 03548 цена 810р.
ТНВД и систем впрыска топлива.	код 03551 цена 800р.



ХАДО Atomex Multi Cleaner

Очиститель топливной системы Бензин (250мл)

Код 03537 Цена 720р.

ХАДО Atomex Multi Cleaner

Очиститель топливной системы Дизель (250мл)

Код 03538 Цена 730р.





ХАДО Кондиционер металла с ревитализантом New Car 225мл

Атомарный кондиционер металла New Car с ревитализантом 1 Stage

Обеспечивает высший уровень защиты двигателя нового автомобиля и локально-точную подгонку деталей друг к другу при приработке.

Код 03555 Цена 1530р.

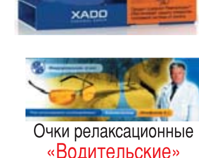


ХАДО Кондиционер металла с ревитализантом Maximum 225мл

Атомарный кондиционер металла MAXIMUM с ревитализантом 1 Stage

Предназначен для восстановительного ремонта двигателя и его активной защиты непосредственно во время эксплуатации автомобиля.

Код 03552 Цена 2200р.



Очки релаксационные «Водительские»
Код 01480 Цена 900р.



Код 01481 Цена 700р.
Очки водительские «Антифары»

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем» (указывайте номер мобильного телефона, для отслеживания отправления)
- в интернете по адресу: http://shop.zr.ru
- по SMS: отправьте на номер 2425

(необходимо подтверждение отправки СМС. Подтверждение БЕСПЛАТНО)

текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.

Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Принимаем оплату через интернет без %

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ: по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@tdzr.ru

Neoline X-COP 8500

радар детектор с GPS и базой данных

Радар-детектор X-COP 8500 обладает важнейшей функцией обнаружения полицейских радаров с помощью баз данных GPS. Радар-детектор со 100% вероятностью реагирует на GPS координаты в базе. Отличительная особенность X-COP 8500 – оснащение и постоянное обновление базы полицейских радаров не только РФ, но и Европы.

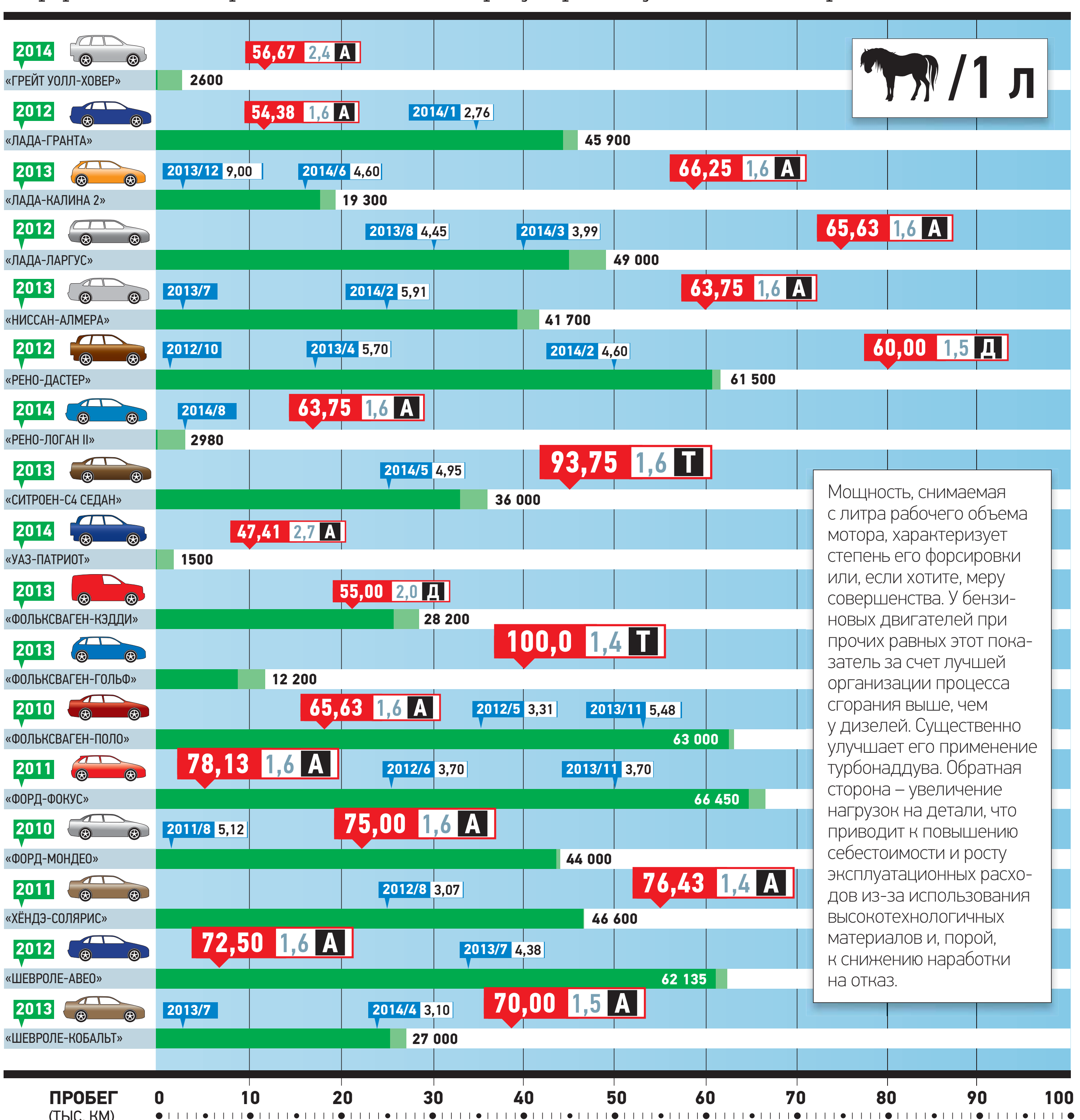
Виды обнаружаемых радаров: Автодория, Стрелка-СТ, Стрелка-М, Кордон, Крис, ПКС-4, Рапира-1, Бинар, Беркут, Визир, Искра, Радис, Робот, Арена, Mesta и др. + GPS база полицейских радаров РФ и Европы (база легко обновляется через сайт компании).

дополнительная информация на сайте shop.zr.ru

Код 03671 Цена 5999р.

НАШ ГАРАЖ

На этой странице в режиме реального времени представлен весь автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты). На сей раз сравниваем литровую мощность подопытных автомобилей, исходя из данных, заявленных производителем. Более подробной информацией мы продолжим делиться в регулярных публикациях «Парка ЗР».



2012 – год выпуска; **36 000** – текущий пробег; **2012/8 3,70** – год и номер журнала со статьей об автомобиле в рубрике «Парк ЗР» и стоимость 1 км пробега на момент написания статьи; ▮ – пробег за месяц.

56,67 1,6 – литровая мощность (л.с.)/объем двигателя (л), **А, Д, Т** – атмосферный бензиновый, дизельный и двигатель с турбонаддувом соответственно.

RENAULT LOGAN

- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2014-й
- В эксплуатации ЗР – с июня 2014 года
- Пробег на момент отчета – 1869 км

БРЮКИ ПРЕВРАТИЛИСЬ

Максим Приходько

Помните, как в фильме «Бриллиантовая рука» у Геши Козодоева замкнуло молнию на штанине и брюки так и не превратились в элегантные шорты? Если посмотреть на старый «Логан» и на новый, то сразу понятно – превращение прошло успешно. Именно поэтому я весь июнь проработал экскурсоводом по машине. Где бы я ни останавливался, тут же подходили люди с непременным «ну как?». Я обстоятельно рассказывал про то, какой мотор под капотом, как дует «климат», как ведет себя машина на дороге и насколько вместителен багажник.

Итак, в нашем парке «Рено-Логан» с мотором 1,6 л (102 л.с.) и в верхней комплектации «Люкс Привилеж». Цена – 515 000 рублей. Пока на одометре нет и 2000 км. Сами понимаете, что это не тот километраж, по результатам которого можно сказать что-то обстоятельное. Но первыми впечатлениями охотно поделюсь.

Расходы на эксплуатацию и содержание Renault Logan (0–1869 км), руб.

Расходы на содержание: 0–1869 км км	5600
Из них на бензин (А95, средний расход 9,0 л/100 км)	5600
Стоимость 1 км пробега	3,00

Машина со 102-сильным мотором едет гораздо резвее старого 86-сильного собрата, который верой и правдой служил в редакции до последнего момента. Я записываю объем купленного бензина после каждого визита на АЗС: по моим подсчетам, средний расход А95 составил 9,0 л/100 км, хотя компьютер показывает 8,7 л/100 км – французы известные проказники по этой части.

Конечно, и у старой машины (назовем ее «Логан»-классик) есть аналогичный мотор. Но дело-то не только в моторе – какой теперь красивый салон, какие опции! В этом автомобиле есть круиз- и климат-контроль, четыре подушки безопасности и даже родная навигация. А комбинация приборов в хромированном обрамлении так вообще полный бонжур. О прежнем гадком утенке почти ничто не напоминает. И удобнее стало. Бибикалка наконец-то расположена по-человечески – на ступице руля. И спинка багажника теперь складывается, причем по частям: для многодетного папы, а по совместительству еще и дачника это приятный и нужный подарок.

У нового «Логана», даром что он из числа бюджетных, неплохие дверные уплотнители. Приходилось ездить по проселкам-грунтовкам, и ничего: салон чист, признаков засасывания пыли не замечено.

Однако есть и досадные мелочи. Первая поломка случилась, когда «Логан» и 400 км не прошел: я открыл крышку бензобака и услышал звонкое «дзинь!». Фиксирующая лючок пластинчатая пружина вылетела со своего места. Я ее нашел и вернул на место. Но через два дня пружина вновь сбежала. В наказание я сжал ее посильнее и поставил куда следует. Пока держится. Надеюсь, такие «побеги» не станут систематическими.

В общем, пока все устраивает. Хотя нет, одного мне не хватает точно – резиновых молдингов на дверях, которые были на прошлой машине. Пару раз случалось, что на тесной парковке пассажиры, открывая заднюю дверь, умудрялись задеть за что-нибудь – и содрать немного краски с ее торца. Не смертельно, но жаль. Впрочем, впереди у нас долгая жизнь. И я желаю нам обоим, чтобы этот недостаток оказался самым существенным. ЗР



Та самая «сбежавшая невеста». Предыдущий редакционный «Логан» прошел 104 000 км, а с таким выкрутасами пластинчатой пружины я не сталкивался. Обе машины собраны в России, но на разных заводах – может, в этом все дело?



VW CADDY LIFE MAXI

- Изготовитель – Польша
- Год выпуска – 2013-й
- В эксплуатации «За рулем» – с июля 2013 года
- Пробег на момент отчета – 26 000 км

Публикации ЗР – 2013, № 12; 2014, № 1, 3

КАБЛУЧОК-СУНДУЧОК

Денис Панов

Прежние технички отдела испытаний – пикапы «Грейт Уолл-Дир» и «Мазда ВТ-50» – отлично справлялись со своими обязанностями, поэтому им на смену мы решили искать машину схожей направленности. А именно: полноприводную, универсальную, достаточно грузоподъемную для перевозки разнообразного скарба и оборудования. Поскольку половину жизни техничка мотается по городу, хотелось подыскать что-то более-менее юркое – не пикап. От идеи с пикапом пришлось отказаться еще и потому, что на многие из них (грузоподъемностью свыше тонны) распространилось ограничение на въезд в центр столицы. Вот почему мы обратили внимание на сегмент грузопассажирских машин, именуемых в народе «каблучками».

Изучать прайс-листы и таблицы комплектаций долго не пришлось: в этом сегменте нашим запросам относительно полного привода соответствовал лишь «Фольксваген» с версией «Кэдди Лайф Макси Формоушн». Так в редакции поселился семиместный универсал в комплектации «Трендлайн»: с 2-литровым турбодизелем мощностью 110 л.с. и шестиступенчатой механикой. Просторный (в том числе во втором ряду), легко трансформируемый салон с многочисленными отделениями для мелких вещей и стильная для развозного фургона внешность моментально вывели «Кэдди» в любимчики коллег по редакции. Даже скромный клиренс и отсутствующая запаска (вместо нее на полноприводных версиях идет набор для ремонта) не сильно омрачили картину. Тем более что последнюю проблему решили силами техцентра ЗР, пристроив запаску под днищем (ЗР, 2014, № 1). Еще одна «доработка» проведена ради защиты красивого ворсового пола багажника. Оригинальный резиновый ковер предлагают только для стандартного, короткого «Кэдди». Между тем нашей машине прекрасно подошел купленный на строительном рынке прорезиненный коврик, который обошелся всего в 800 рублей – в несколько раз дешевле фирменного.

С первых километров я оценил ладные сиденья, резвый и удобный в управлении тягой дизель. Правда, благостную картину портит невнятный привод сцепления, из-за которого нет-нет да и заглохнешь при старте. Приятно удивил расход топлива, замерший на момент окончания обкатки на отметке 6,7 л/100 км.

Да и по части конструктива «Кэдди», несмотря на утилитарность, – автомобиль передовой: заднюю ось здесь подключает муфта «Халдекс» четвертого поколения, которую

Расходы на эксплуатацию и обслуживание VW Caddy Life Maxi (0–26 000 км), руб.

Дизельное топливо (средний расход 7,8 л/100 км)	66 551
ТО-1	6864
Зимние шины	32 500
Брызговики, комплект	4000
Переходник-адаптер для фаркопа	1000
Ковер в багажник	800
Общие расходы	111 715
Стоимость 1 км пробега	4,3



Пылившийся без дела подъемный механизм от «Мицубиси-Паджеро» позволил закрепить под днищем запаску.



За массивными передними стойками легко прячется пешеход, а куцее правое зеркало оставляет огромную слепую зону.

Подстраховался от порчи красивого ковролина в багажнике, постелив прорезиненный ковер. Дешево и практично!

устанавливают на многие легковые «фольксвагены». Карданный вал без крестовин передает момент посредством ШРУСа, что повышает надежность узла. Правда, с валом связана особенность поведения «Кэдди» перед остановкой. Если, подкатываясь к светофору, затянуть с переходом в «нейтраль», «Фольксваген» недовольно застучит карданом.

Есть и недочеты. Например, слабая изоляция салона от дорожных шумов, что особенно заметно на высоких скоростях в сочетании с зимними шинами «Нокиан-Хаккапелита 7», и грубоватая работа передних стоек на крупных ямах и трещинах. К пробегу 20 000 км в салоне завелись первые «сверчки». Особо надоедливый обосновался в недрах передней панели. Я потратил немало сил в попытках выловить негодяя – безрезультатно.

Прошедшей зимой, когда затрещали морозы, замерил интенсивность прогрева салона. Несмотря на установленный жидкостный догреватель, интерьер прогревается маленькую вечность (см. график). Зато другие тяготы холодной эксплуатации обошли меня стороной: в пробках салон не остывает, стекла не промерзают, салон вентилируется отменно.

«Фольксваген» радует отсутствием поломок и невысокой стоимостью владения: за ТО-15 000 мы заплатили 6864 рубля, а километр пробега обходится всего в 4,3 рубля: многие бюджетные модели в гараже редакции оказываются расточительнее. Надеюсь, дальше будет не хуже. ЗР

Температура, °С: 8, 6, 4, 2, 0 °С, -2, -4, -6, -8, -10, -12, -14, -16, -18, -20, -22, -24, -26

Время, мин.: 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 27, 30, 33, 36

Голова водителя
Ноги водителя
Голова пассажира

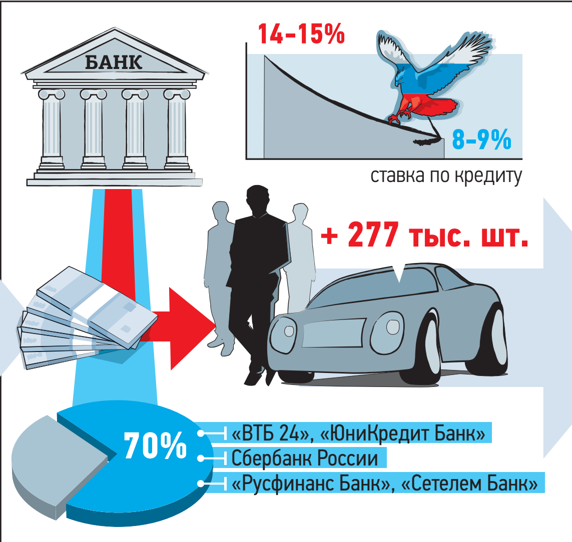
График прогрева салона «Фольксвагена-Кэдди» на холостом ходу. Для замера вымораживали салон вместе с датчиками температуры при –25 °С. Перед пуском включали вторую скорость вентилятора, распределение потоков – в положение «стекло-ноги».

ДЕЛАЙТЕ СТАВКИ!

В 2013 году льготное кредитование не дало нашему рынку сильно упасть, считает **Игорь Моржаретто.** И в этом году спрос на автомобильные кредиты может вырасти.

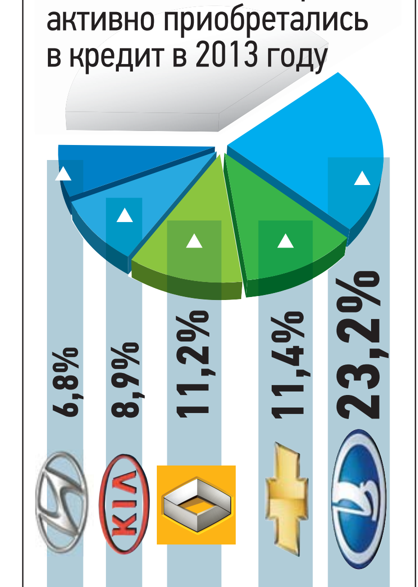


Программа льготного кредитования





Автомобили, которые активно приобретались в кредит в 2013 году



Почем деньги?

Марка	Первый взнос	Процент по кредиту	Срок возврата, лет
«Ауди» («Фольксваген Банк Рус»)	от 15%	от 5,9%	1–5
«Вольво» («ЮниКредит Банк»)	от 10%	от 12,5%	1–7
«Лада»	от 15%	от 12,5%	1–5
«Мерседес» («Мерседес-Бенц Банк Рус»)	от 20%	от 5,9%	1–5
«Опель»	от 15%	от 11,9%	1–7
«Рено»*	от 10%	от 5,9%	1–5
«Хёндэ»	от 30%	от 6,9%	1–5
«Шкода» («Фольксваген Банк Рус»)	от 15%	от 11,4%	1–5
«Чери»	от 15% (80000 руб.)	от 13%	1–5
«Фиат»	от 30%	от 0,9%**	1–5

*Модель «Логан» можно купить под 0%. **Модель «Пунто».

Пример: «Рено-Дастер», 540 тыс. руб., 1,6 л, 4×4, МКП, «Отентик»



Первый взнос 50%
Ставка 7,9%, (ежемесячный платеж 12 200 руб. в месяц, из них 1600 – процент банка); и так 2 года
Авто обходится в **585,6 тыс. руб.**
+ год гарантии бесплатно
ПЕРЕПЛАТА 45,6 ТЫС. РУБ.
+ КАСКО, 32–43 ТЫС. РУБ.
Программа «Разумное КАСКО» – 3,5% (или 19 тыс. руб. в год)

В 2014 году как минимум каждый второй новый автомобиль будет продан в кредит



Зарулем•РФ

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ | ПОЛЬЗОВАТЕЛИ | ФОРУМ | ГАЛЕРЕЯ | БЛОГИ | КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

Участники нашего форума обсуждают статьи журнала. В дискуссиях участвуют также авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

Все чаще стали встречаться неточности и технические ошибки у некоторых авторов журнала. В частности, это касается описания работы трансмиссии «Супер Селект» на автомобилях «Мицубиси»: например, в статье за апрель 2014 года на с. 152 неверно истолкован режим *4HLc*. До сих пор не могу забыть и статью про «УАЗ-Патриот Пикап», где автор блокировал межосевой дифференциал: там же нет блокировки! И это статьи в журнале «За рулем»?



Михаил Кулешов,
редактор отдела испытаний

Увы, в результате стремления сделать текст красивым и гладким случаются подобные неточности в формулировках. Впрочем, мы уже запланировали материал, в котором детально разберем особенности и принципы работы современных полноприводных трансмиссий.

Уважаемые зарулёвцы! Статья «Блок-пост» в июньском номере журнала оставила меня в некотором недоумении. Неужели журнал согласен с мнением АВТОВАЗа, что такое, как описано в статье, поведение замка зажигания «Калины» – это нормально?!



Стас Панин,
редактор отдела автомобильной информации

Поскольку такое поведение замка зажигания может вызывать ошибочные действия водителей, это нельзя считать нормальным – даже если блокировка случается только на машинах, оснащенных функцией автопуска двигателя. Мы донесли до производителя свое мнение и рассказали о причинах блокировки. В интересах АВТОВАЗа – модернизировать узел. В противном случае люди будут продолжать ошибаться, а так и до беды недалеко.

Здравствуйте, уважаемая редакция! С интересом прочитал статью про газовое оборудование: при нынешних ценах на бензин это неплохая альтернатива. Про плюсы перехода все ясно, а вот в разделе минусов не хватает некоторых позиций. Наиболее актуальный вопрос – зимняя эксплуатация, включая пуск. Что скажете?



Кирилл Милешкин,
редактор отдела автомобильной информации

Не думаю, что проблему холодного пуска для ГБО можно считать существенной. Двигатель заводится на бензине, а после прогрева автоматически переходит на газ. Теплый мотор даже при низкой температуре окружающего воздуха работает на газе точно так же, как летом.

Рубрика «Экзамен на дому» очень важна и полезна для всех читателей. Поэтому обидно встречать такие ляпы, как в первом вопросе июньского номера. Посмотрим на рисунок: трамвай и легковой автомобиль стоят «вровень друг с другом» на второстепенной дороге, причем автомобиль поворачивает налево (разметки нет, знак только один – «Уступи дорогу»). А теперь вспомним ПДД, пункт 8.5: «При наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками 5.15.1 или 5.15.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения…». То есть, если следовать правилам, легковой автомобиль вообще не имеет права повернуть налево! Я и не писáл бы об этой досадной оплошности, но сколько у нас горе-водителей норовит повернуть налево не с трамвайных путей (при этом иногда въезжая в тех, кто проезжает по трамвайным путям в прямом направлении, что разрешает нам пункт 9.6 ПДД). А тут ещё «За рулём» провоцирует их и дальше поступать так же…



Сергей Смирнов,
юрист

В задаче № 1 (ЗР, 2014, № 6) был сделан акцент на очередности проезда перекрестка при данных условиях. Если транспортные средства расположены на рисунке именно таким образом, а вопрос касается последовательности проезда, очевидно, что поворот налево для легкового автомобиля разрешен из этого положения.

В статьях ЗР нередко встречается выражение «честный автомобиль». Как правило, речь идет о простейших конструкциях, лишенных каких-либо сервоприводов и элементов комфорта. Выходит, большинство современных машин – «от лукавого»? Не сочтите за придирку, но мне такая оценка кажется несколько странной.



Ольга Джишкариани,
литсотрудник

«Честный автомобиль» – это фигура речи. Вы точно определили ее смысл: простейшая конструкция. В сочетании со словом «автомобиль» у определения «честный» появляется особый смысловой оттенок; антонимы к «честный» в этом случае – слова «навороченный», «продвинутый», но никак не «лживый» или «от лукавого». Для русского языка характерно богатство смысловых нюансов каждого слова, выражения или фразы, и для адекватного понимания необходимо учитывать многоплановый контекст. А вот другой пример фигуры речи: «автомобиль весь день простоял на солнце». Смысл этой фразы понятен всем. Вы ведь не станете утверждать, что это полная чушь, поскольку автомобиль не может оказаться на небесном светиле?

НАШЕМАРОЧКИ И ФОТОЗАРИСОВКИ

Всех, кто заметил разного рода **забавные автомобили** или **нечто любопытное на наших дорогах,** приглашаем присылать свои фото. **Лучшие будут опубликованы.**



ДЕДУШКИН ТРАКТОР

Этот трактор мой дед собрал сам. Двигатель от «Москвича», полный привод. Обрабатывает все поля вокруг.

ВЛАДИМИР ТЮЛЛИН,
д. Видлица, Карелия



УКОРОЧЕННЫЙ УАЗ

Мой аппарат собран на укороченной раме УАЗа. Двигатель, коробка и ходовая от него же.

АЛЕКСЕЙ ХМЕЛЕВ,
д. Шильпухово, Ярославская область





«ЗЕЛЕНЫЙ» МОТОР

Недалеко от Боровска, возле автомойки, обнаружил вот такой экземпляр. ВАЗ приступил к производству автоклумбы?

СЕРГЕЙ БАЛАШОВ, Москва



НА СТАРОСТИ ЛЕТ

Многое этот «Москвич» повидал за свою жизнь, а теперь вот чем приходится зарабатывать…

МАКСИМ ШАНЦЕВ, Москва





НА СИМБИРСК!

Такой бигфут ездит по Ульяновску.

ВИКТОР КУЗНЕЦОВ,
п. Лесная Дача, Ульяновская область



ТАЕЖНЫЙ ОХОТНИК

Болотоход используется для охоты в тайге. Двигатель ВАЗ-2108, коробка передач от УАЗа.

АЛЕКСАНДР ГУБОВ,
п. Пелым, Свердловская область



АВТОБУС С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Отдыхали в поселке Лоо (микрорайон Сочи) и увидели примечательную остановку. Вот так жители Лоо ожидают общественный транспорт.

АЛЕКСАНДР ЛЕШИН, Сочи



РЕВЕРС ПОПЕРЕК

Головоломку из знаков увидел в Москве, на Ярославском шоссе, возле Северянинского моста.

АЛЕКСАНДР ГОЛУБЕВ, Москва

P.S. **Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:** ***kolodochkin@zr.ru***

ЛАСКАВО ПРОСИМО!



За ответ на задачу № 76 «А глобус вертится...» (ЗР, 2014, № 5) **Игорь Федоренко** из Магнитогорска получает видеорегистратор MDR 630 фирмы Mystery Electronics.

Вспомним условие. Алексей, герой задачи, по поручению начальства многократно гонял служебный автомобиль из Воронежа в Минск и обратно. Любознательный Леха заметил, что расход бензина в поездках на запад больше, чем при движении на восток. Чем объяснить такой результат?

Знать бы, где упасть! Многие ответы так лаконичны, будто готовились в горячке весенне-полевых работ. Некоторые, даже не успев осмыслить суть, делились версиями вроде следующей. Леха, мол, пулей летел в Минск, ибо мечтал о встрече с той, которая... Короче, бензина не жалел. А минские братья-славяне грубо обрушили мечту, отправив героя обратно с подбитым глазом. Теперь он уже не спешил, потому-то расход топлива и упал.

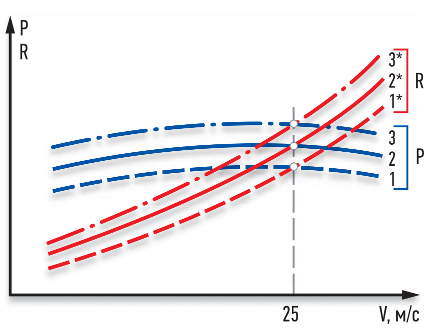
История занятная. Но где же тут многократность поездок? Неужто героя лупили в каждой командировке?

Цитируем победителя: *«Если бы Леха съездил один раз по данному маршруту, то не факт, что расход в западном направлении был бы больше, чем в восточном».* Именно так, ведь чем больше замеров, тем слабее сказываются на статистике случайные факторы, а значение постоянно действующих растет.

Умный – и в горы?.. Первый из постоянных факторов прост: если считать от уровня моря, Минск выше Воронежа примерно на полсотни метров. При этом промежуточные подъемы и спуски значения не имеют. Как отметил один из знатоков, *«они при поездках туда и обратно компенсируются. А вот результирующий подъем в Минск, как и последующий спуск в Воронеж, на расходе скажется».*

Каковы же при этом затраты топлива? В нашем примере вес автомобиля составляет 14,715 кН. *Полезная* работа при его подъеме на 50 м составляет 735,750 кДж, что равно тепловой энергии сгорания 0,0159 кг бензина. Но не забудем о КПД нашего «подъемника». Приняв эффективный КПД двигателя равным 27%, а механический КПД трансмиссии – 85% (не самые плохие!), получим, что почти 77% энергии сгоревшего бензина пойдет на обогрев окружающей природы... В итоге наш подъем обойдется в 0,07 кг (примерно 0,093 л) бензина.

Вряд ли полстакана бензина заинтересовали бы нашего Леху!



Суммарная сила сопротивления воздуха и шин *R* существенно зависит от направления ветра: 1* – попутный, 2* – штиль, 3* – встречный. Соответствующие тяговые силы колес *P* – 1, 2 и 3. Последние при установившейся скорости полностью уравновешиваются силами сопротивления движению.

МИНИМУМ НАУКИ

Сила сопротивления воздуха при движении автомобиля равна $C_x S \rho V^2/2$. Коэффициент аэродинамического сопротивления C_x – величина безразмерная, она характеризует обтекаемость формы автомобиля; у некоторых легковых машин $C_x = 0,3$ и ниже. S – площадь фронтальной проекции машины в м². V – скорость потока воздуха в м/с; ρ – его плотность в кг/м³. В нашей задаче принято: $C_x = 0,3$; S = 2 м²; ρ = 1,25 кг/м³. Значит, сила сопротивления воздуха равна $0,375V^2$ (выражается в ньютонах, Н). Масса автомобиля – 1500 кг, вес 14 715 Н. Теплотворная способность бензина 11 000 ккал/кг, плотность 0,75 кг/л. Напоминаем, что 1 Н = 1 кг·м/с²; 1 Н·м = 1 Дж; 4,2 Дж = 1 кал = 0,001 ккал.

Опять зефир струит эфир... В движущейся машине примерно 15% эффективной мощности двигателя пожирает трение в агрегатах и узлах трансмиссии. Оставшиеся 85% (при установившейся скорости на ровной дороге) расходуется на преодоление сил сопротивления движению. Главных – две: шины сопротивляются качению, воздух тормозит машину. Причем аэродинамическая сила пропорциональна квадрату скорости воздуха относительно автомобиля – не самой машины! В ветреную погоду эти скорости могут сильно различаться.

В Европе чаще всего господствуют ветры с Атлантики. Как отметил победитель, *«в наших широтах гораздо чаще дует западный ветер, нежели восточный, – это отражает роза ветров для данной местности».* Конечно, ветер не всегда дует вдоль оси дороги, но его продольная составляющая вносит свой вклад в сопротивление движению машины. Впрочем, и поперечная не подарок: вызывая увод шин, она как минимум увеличивает потери на их качение.

Бухгалтерия. При скорости встречного ветра 2 м/с, а машины – 25 м/с (90 км/ч) скорость набегающего воздушного потока равна 27 м/с. В штиль – 25 м/с. А при таком же ветре, но попутном – 23 м/с. Соответствующие силы сопротивления воздуха составляют 273,4, 234,4 и 198,4 Н. ***Выходит, на пути 1000 км встречный ветерок 2 м/с способен съесть лишние 4,916 л бензина, а попутный сэкономит 4,54 л. Разница в поездке туда и обратно – почти 9,5 л!***

Вращение глобуса было упомянуто в задаче вовсе не случайно. Все природные ветры, известные людям, связаны с вращением планеты, неравномерностью нагрева океанов, материков, атмосферы и пр. ЗР

Благодарим участников конкурса, а Игоря Федоренко поздравляем с заслуженной наградой!

? ЗАДАЧА № 79
СЛУЖИЛ ГАВРИЛА ДИАГНОСТОМ

Вчера заспорили о машинах, и Гаврила, наш диагност, местный авторитет, в сердцах мне заявил: «Вот ты только что рассуждал об инжекторах, форсунках, прошивках и так далее, а у самого машина не в порядке. Не замечаешь? А зря. Присмотрись хотя бы к выхлопной трубе – принюхайся, пощупай, сравни с другими. Эта несложная железяка порой может немало рассказать. О чем? А вот ты сам и подумай».

Вот как припечатал меня к стенке зануда-диагност! Эй, знатоки, подскажите, с чего начать.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 сентября 2014 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит отправку вам заслуженных призов.

Отдел автомобильной информации «За рулем»

ЭКОНОМИЯ НА «ФОКУСАХ»

Р. АНИСИМОВ, Саратовская область

Многие владельцы автомобилей «Форд-Фокус» второго поколения наверняка удивляются: у него предусмотрена подсветка для ног сидящих в первом ряду. Предусмотрена, но не работает. И это при наличии полноценной проводки и разъемов! Оказывается, во Всеволожске экономят на лампочках: их попросту не ставят. Если хотите, чтобы подсветка работала, вставьте две лампочки. Всего и делов.

От отдела автомобильной информации. *Совет дельный. Однако в машине хватает и других темных уголков, куда порой надо заглянуть. Поэтому неплохо бы иметь автономный фонарик – не дедовский, а современный светодиодный: он миниатюрен, удобен и расходует минимум энергии.*

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Астрохим»





ЗАДЕЛЫВАЕМ БЕНЗОБАК

В. ЖАВОРОНКОВ, Москва

Однажды прохудился бензобак моей «ласточки», утечку обнаружил лишь по прибытии в деревню... Свищ небольшой – в пределах миллиметра, но как и чем заделать? Материал бака – пластик. Мысль о том, чтобы его заварить паяльником, феном или горелкой, я отбросил сразу. Многие об этом рассуждают запросто, пока хата не сгорит! Зато с клепочным пистолетом я знаком профессионально. Рассверлил свищ до нужного размера, вставил заклепку, вытянул – и течи как не бывало.

От отдела автомобильной информации. *Как временное решение это сойдет. Но бак все же нужно заменить либо отремонтировать с соблюдением положенных технологий. Ведь в шутке автора насчет хаты – лишь доля шутки.*

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир»

С «ЛАДЫ» НА «ДЭУ»

А. ГАБИТОВ, Барнаул

На старой «Дэу-Нексия» отказал электромотор дворников. В парочке фирменных магазинов мне любезно предложили заказать нужный товар. Вот только ждать пришлось бы почти месяц. Да и цена кусается! Между тем эксплуатировать автомобиль без дворников лишь немногим безопаснее, чем без тормозов, поэтому я стал искать иное решение. И вот, заглянув на один авторазбор, обнаружил, что моторчик такого же назначения от древнего «жигуленка» подходит идеально. А его цена всего 200 рублей. Правда, чтобы грамотно его подключить, пришлось обратиться к специалисту-электрику, но это уже другая история. Добавлю лишь, что моторчик-ветеран служит без замечаний уже не первый год.

Приз автору совета – **набор автокосметики** Turtle Wax компании «Феникс Юнайтид»





БЕШЕНЫЙ БЕНЗОНАСОС

С. ЕВСЕЕВ, Москва

Посторонние шумы в машине никогда не возникают без причины. Недавно, включив зажигание на бывалом универсале ВАЗ-2111, вместо привычного и едва уловимого пения бензонасоса я услышал скрежещущий звук. Решил разобраться. Откинул подушки сидений – и увидел, что один из саморезов крепления лючка бензонасоса почти наполовину вывернут! При включенном бензонасосе крышка и винт дребезжали. Но почему раньше это не наблюдалось? Прежде чем лезть в недра конструкции, я проверил крепления. И тут оказалось, что семь из восьми гаек затянуты неплохо, а одна поддается усилию пальцев. Когда все гайки я заново протянул, шум пропал. Для себя сделал вывод: бензонасос – это источник значительных вибраций, разгуляться которым не дает лишь надежное крепление. Невнимание к нему недопустимо.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants

НАПРАВЛЯЮЩАЯ ДЛЯ «ДАСТЕРА»

М. ПЕШЕХОНОВ, Орел

При замене переднего сальника коленвала вседорожника «Рено-Дастер» требуется одновременно и его корпус запрессовать, и надеть внутренний буртик сальника на втулку привода масляного насоса. Последняя же не имеет фаски, из-за чего мягкий буртик норовит завернуться – и сальник может быть поврежден. Я поступаю так: из боковины пластиковой бутылки вырезаю по окружности пластинку такой длины, которая равна окружности втулки, и шириной около 40 мм. Заусенцы полирую мелкой шкуркой. После этого, смазав маслом буртик сальника, вставляю в него пластинку, которая, приняв форму цилиндра, при запрессовке сальника будет служить для буртика направляющей. Буртик сядет на втулку – и пластинку можно удалить. Дело сделано!

Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО»



ГРИБОК И КОНДИЦИОНЕР

С. КИРГИЗОВ, Химки, Московская область

Случается, владелец автомобиля с кондиционером замечает неприятный запах из дефлекторов. Обычно его виновники – колонии грибков, облюбовавших сырую поверхность испарителя. Чтобы от них избавиться, советую купить пять 100-граммовых флаконов хлоргексидина (используется в медицине для борьбы с грибками), обычный опрыскиватель для цветов и новый салонный фильтр. Сняв старый, пускаем двигатель. Включив вентилятор на максимальные обороты, впрыскиваем запас «химии» в воздухозаборник салона. Затем, выждав десять минут, включаем отопитель на максимум температуры и сушим систему вентиляции. В заключение ставим новый салонный фильтр. Поначалу в салоне может пахнуть «аптекой», но позже запах выветрится. Впрочем, если хотите, чтобы салон с первой же минуты благоухал, добавьте к «химии» ароматизатор.



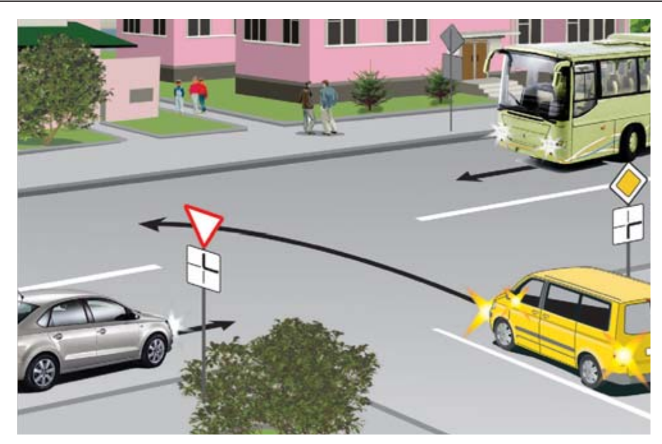
Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы OSRAM

Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**



I. Водитель грузовика в показанной ситуации обязан:

1 – включить сигнал левого поворота и продолжить движение, пользуясь приоритетом
2 – включить сигнал левого поворота и продолжить движение, уступив дорогу легковому автомобилю
3 – не имеет права двигаться в показанном направлении

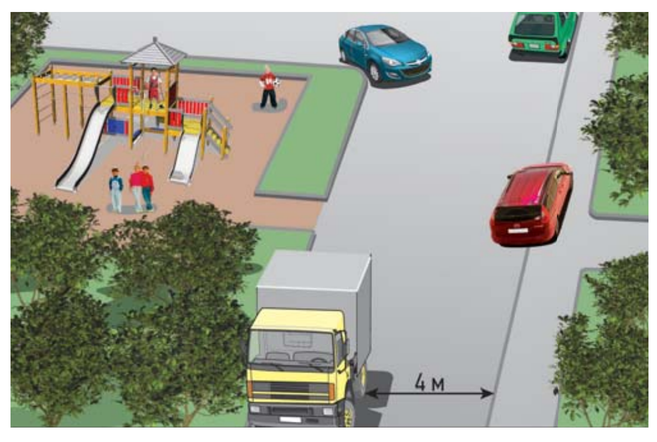


III. Разрешено ли водителю легкового автомобиля проехать перекресток одновременно с автобусом?

8 – да
9 – нет

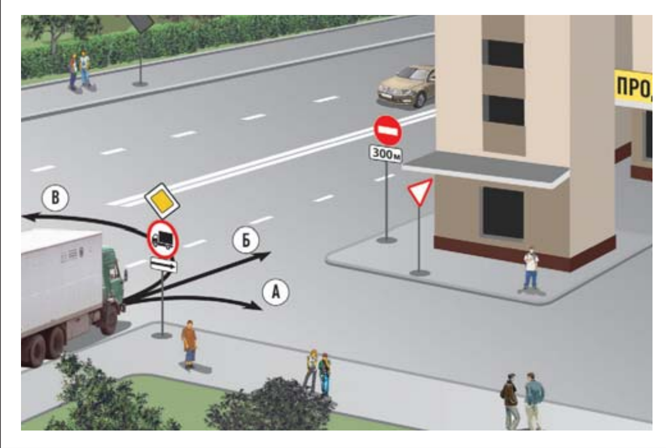
II. Кто из водителей припарковал свой автомобиль во дворе жилого дома с нарушением Правил дорожного движения?

4 – все водители **5** – водители легковых автомобилей
6 – водители грузовика (масса не более 3,5 т) и красного автомобиля
7 – водители грузовика, красного и синего автомобилей



IV. Водитель автофургона массой 15 т везет товар в магазин. В каком направлении ему можно продолжить движение на перекрестке?

10 – А или Б **11** – Б или В
12 – Б **13** – В



тьи 12.14 КоАП РФ за невыполнение требования Правил занять соответствующее маневру крайнее положение.

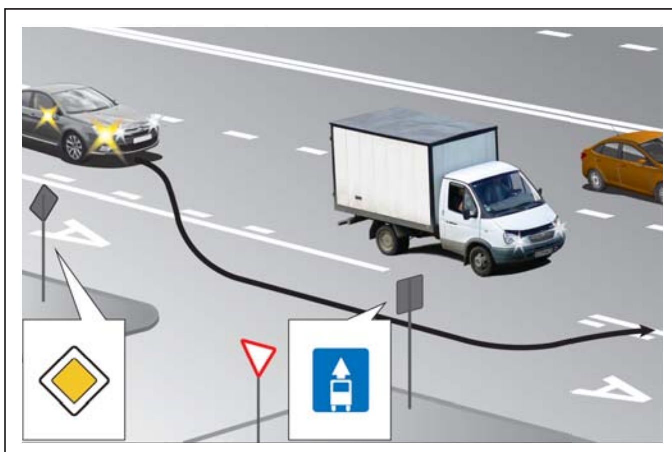
V. Выезжать на полосу для маршрутных транспортных средств можно только для поворота или посадки и высадки пассажиров (пункт 18.2 Правил).
Если водитель проигнорирует запрет, его оштрафуют на 1500 рублей (в Москве и Санкт-Петербурге – на 3000 рублей) по части 1.1 (1.2) статьи 12.17 КоАП РФ.

VI. На тракторе установлен опознавательный знак «Тихоходное транспортное средство», из которого следует, что он не может двигаться быстрее 30 км/ч. Однако для его опережения водителю легкового автомобиля пришлось бы выехать на левую полосу, для которой установлена минимальная скорость движения 60 км/ч (см. знак 4.6 в приложении 1 к Правилам), что шло бы вразрез с требованием пункта 10.4 Правил, согласно которому максимальная скорость движения при буксировке не должна превышать 50 км/ч.
Решившись на опережение без превышения установленного ограничения скорости, водитель должен быть готов к предупреждению или штрафу в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ).

VII. Объехав стоящий автомобиль слева, водитель красного автомобиля нарушит требование пункта 9.6 Правил, согласно которому, если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, движение по трамвайным путям через перекресток запрещается. Для объезда справа придется пересечь сплошную линию разметки.
В первом случае водителя оштрафуют на 1500 рублей за нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части (часть 1 статьи 12.15), а во втором – предупредят или оштрафуют на 500 рублей за нарушение требований разметки (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ).

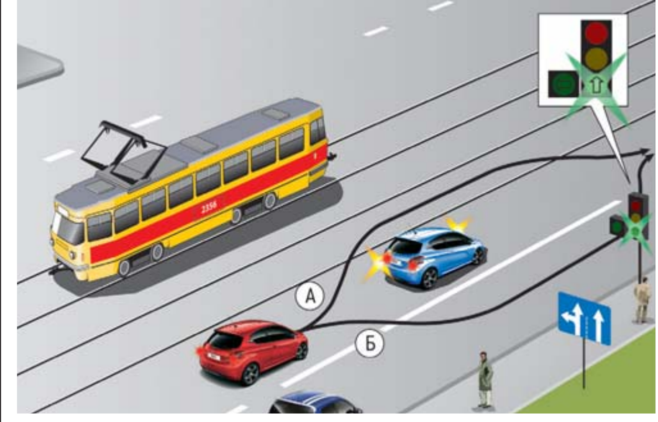
VIII. Пункт 7.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям), не позволяет эксплуатировать транспортное средство, на котором установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя. При этом шторки допускается применять только на окнах туристских автобусов, а также на задних стеклах легковых автомобилей при наличии с обеих сторон наружных зеркал заднего вида.
Ответственность за нарушение данной нормы предусмотрена частью 1 статьи 12.5 КоАП РФ: предупреждение или штраф в размере 500 рублей.

Иллюстрации: **Олег Воеводов**



V. Разрешено ли водителю легкового автомобиля опередить грузовик таким способом?

14 – разрешено
15 – разрешено, если не создается препятствия маршрутным транспортным средствам
16 – запрещено



VII. Водитель красного автомобиля подъехал к перекрестку и увидел, что водитель синего автомобиля ждет включения зеленой стрелки, чтобы повернуть налево. Как поступить в этой ситуации водителю красного автомобиля, планирующему продолжить движение прямо?

19 – дождаться, когда синий автомобиль освободит полосу
20 – объехать слева (А)
21 – объехать справа (Б)
22 – допускается любой из предложенных вариантов

VI. Запрещено ли опередить трактор?

17 – запрещено
18 – не запрещено

VIII. Разрешено ли устанавливать шторки на передние боковые стекла легковых автомобилей?

23 – разрешено
24 – запрещено



Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
3, 5, 9, 12, 16, 17, 19, 24

I. В этой ситуации необходимо руководствоваться временной разметкой оранжевого цвета (приложение 2 к Правилам).
Несоблюдение требований разметки грозит водителю грузовика предупреждением или штрафом в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ).

II. Порядок движения и парковки в жилых зонах и дворовых территориях регламентируется 17-м разделом Правил. Кроме того, пунктом 12.4 запрещена остановка на пересечениях проезжих частей (синий и зеленый автомобили), а пунктом 12.2 – на краю тротуара (красный автомобиль). Поскольку максимальная разрешенная масса грузовика не более 3,5 т, а ее водитель оставил достаточно места для проезда других транспортных средств, в его действиях нарушений нет.

Водителю красного автомобиля грозит штраф 1000 рублей (часть 3 статьи 12.19 КоАП РФ). Водителей синего и зеленого автомобилей оштрафуют на 2000 рублей за создание препятствий движению других транспортных средств (часть 4 статьи 12.19). На территории Москвы или Санкт-Петербурга штраф для всех водителей повышается до 3000 рублей (часть 6 статьи 12.19).

III. Водитель легкового автомобиля приближается к перекрестку по второстепенной дороге и обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по главной (пункт 13.9 Правил). Водитель грузовика должен уступить дорогу автобусу (пункты 13.10 и 13.11), при этом он вправе выехать на перекресток. В этом случае выезд легкового автомобиля одновременно с автобусом чреват столкновением с грузовиком.
Невыполнение требования Правил уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков, наказывается штрафом в размере 1000 рублей (часть 2 статьи 12.13 КоАП РФ).

IV. Поскольку на знаке 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» масса не указана, он запрещает движение всем грузовым автомобилям, чья разрешенная максимальная масса превышает 3,5 т. Исключение предусмотрено только для автомобилей федеральной почтовой связи (приложение 1). Знак 3.1 «Въезд запрещен» начинает действовать только через 300 метров (об этом свидетельствует табличка 8.1.1), поэтому движение прямо не запрещено. Для разворота водителю необходимо было занять крайнее левое положение на проезжей части данного направления (пункт 8.5 ПДД).
Нарушителя требований знака ждет предупреждение или штраф в сумме 500 рублей (часть 1 статьи 12.16 КоАП РФ). Такие же санкции предусмотрены частью 1.1 ста-

ПЛЮС

Нынешний марафон «60 часов «За рулем» примечателен: и десятый по счету, и расширен внедорожной частью, и едут соответствующие машины... Но особо запомнится совершенно неожиданный финиш. Хронику 60-часового теста излагает **Антон Чуйкин**. Фото **Георгия Садкова**.



видео
см. с. 20

А ФИНИШ

РЕГЛАМЕНТ МАРАФОНА 2014 ГОДА

Цель – оценить выносливость автомобилей; способ – наибольший пробег за минимальное время. Чтобы сопоставлять машины с разными скоростными возможностями, мы задаем не километраж, а одинаковое время – 60 часов. В течение рабочей недели примерно по 12 часов ежедневно автомобили едут по скоростному кольцу автополигона НАМИ (протяженность трассы 14,1 км) с максимально возможной скоростью. В этом году, учитывая назначение машин, мы включили в маршрут также движение по булыжной дороге и по грунтовке с 500-килограммовыми прицепами. Фиксируется время в движении, длительность остановок для дозаправки и смены водителей и, главное, неисправности и внеплановые остановки для их устранения. Победит тот, кому ремонт не потребуется вовсе или чей ремонт займет минимальное время, – то есть самый надежный и выносливый.

Длительность одной остановки для ремонта – не более 60 минут. Если по истечении часа неисправность не удается устранить и автомобиль не может продолжить движение, он дисквалифицируется.

Список доступных запчастей и расходных материалов ограничен: ремень генератора, лампы, свечи, шины. Во время стоянки вне хронометража разрешается устранять дефекты, не влияющие на безопасность и скорость движения, доливать масло и охлаждающую жидкость.

БЫЛ ВЧЕРА

Партнеры юбилейного марафона – производители шин, топлива, колесных дисков и прицепов









Прошли дни планирования и подготовки, потом длинные июньские выходные, стремительно надвинулось и промелькнуло воскресенье с заездом на полигон, замерами и постройкой базы (шатер, бензовоз, шины и т. п.). Вроде все готово; уточняем регламент и расписание, делаем парадное фото участников. И наступает...

ЛЕГКИЙ ПОНЕДЕЛЬНИК

С опозданием всего на 14 минут от запланированного времени машины начинают свой 60-часовой забег.

Опираясь на результаты предварительных замеров, первым запускаем самый быстрый автомобиль – «Ниссан». Через 20 секунд стартует «Ховер», еще через 20 – «Патриот». Так хотя бы до первой заправки будет меньше обгонов, а значит, и риска.

Скоростное кольцо полигона в этом году как никогда изобилует трещинами и даже выбитым асфальтом, и это вынуждает тщательно строить траекторию. В одном месте мы даже огородили опасный участок яркими конусами, сузив и без того зажатую разросшимися деревьями трассу. В общем, с попутчиками веселее, но и опаснее, поэтому мы стремимся как можно дальше развести машины на 14-километровом кольце.

С такими мыслями одолеваю первый пристрелочный круг на УАЗе, набрав добрые 140 км/ч. Вроде нестрашно, можно разгоняться дальше!

Много лет мы примеряли УАЗ к 60-часовому марафону. Сначала им пугали редакционную молодежь, потом жестоко шутили про бессмысленность теста на надежность, потом шутили уже мягче... пока наконец не поняли, что действительно – пора! Завод немало сделал за последние годы: «Патриот» изрядно обтесали, научили меньше ломаться и, главное, тормозить с сотни всего за 44 метра (а мы-то по прежним машинам помним и шестьдесят!). Чтобы помочь ему (и себе) лучше держать дорогу и рулить, мы изменили угол продольного наклона оси поворота колеса (кастор): было 1,5 градуса на одном и 2,5 на другом – сделали по 6,5. Колесо, если объяснять на пальцах, в движении легче стабилизируется, подобно рояльному или как на тележке в супермаркете. Напрашивающуюся доработку предлагает дилер, сохраняя гарантию. Физически это означает замену поворотных кулаков и установку их на роликовых подшипниках. Ну и конечно, шины «Тойо-Оупен Кантри», которые нам предоставили специально для марафона, внесли свою лепту.

Итог? Вот уже и педаль в полу, и стрелка спидометра, в зависимости от рельефа дороги, гуляет от 140 до 180, а «Патриотом» можно управлять! Он хорошо держит дорогу, позволяет писать дуги, объезжая трещины и проходя виражи, разрешает водителю даже немного расслабиться – например, снять одну руку с баранки. Можно спокойно дотянуться до рычага и переключиться с четвертой на пятую на спуске и наоборот – на длинной прямой или





↑ За сутки до старта машины прибывают на полигон. Их уже обкатали (не менее 2000 км), обслужили и теперь готовят к марафону: шины, наклейки, замеры и т. д.

← Машины идут по скоростному кольцу с частичной нагрузкой – на задних сиденьях зафиксировано по три водоналивных манекена весом 75 кг каждый.

→ Примерный расход топлива в марафонских единицах: УАЗ и «Ховер» – по 40 литров в час, «Ниссан» – 50 литров. Спасибо ЛУКОЙЛу – прислал целый бензовоз с А95 «Экто».

↓ Наша база и пит-лейн глазами водителя.

на подъеме. Играя передачами, получаешь чуть более высокую среднюю скорость на круге, а нам ведь того и надо.

Разрывает пространство УАЗ два часа кряду, пока не выработает оба бензобака. Меня уже обгонял «Террано» (дважды) и «Ховер», я намотал почти 300 км, а лампа резерва топлива, по которой мы заезжаем на пит-стоп для заправки и смены водителя, никак не загорается. Но вот – неожиданный подарок в середине двадцать первого круга: огонек на приборе и соперник на обочине! Сбрасываю скорость, проезжаю мимо «Ховера» и слышу по рации коллегу: передай, дескать, на базу, пусть высылают техничку – «китаец» встал. На какой машине едешь, за ту и болеешь. Радуясь, как будто работаю на «Соллерсе», подлетаю к бензовозу. «Патриот», приняв 77 литров лукойловского бензина «Экто», возвращается на трассу – уже без меня, с другим водителем.

А «Ховер» прибыл на базу своим ходом: банально кончился бензин, хотя на указателе запаса топлива значилась четверть бака. Именно на такой случай мы возим в багажниках полные 5-литровые канистры. Пять минут, потраченных на долив, – штраф чистой воды (вернее, чистого бензина).

Под конец дня взбрыкнул «Ниссан»: при заезде на пит-стоп зажглась лампа «Проверь двигатель», а заодно индикаторы систем диагностики и стабилизации. Поведение машины в норме, но сканер показывает разовую ошибку датчика абсолютного давления воздуха во впускном коллекторе. Решаем не обращать на это внимания.

Подбивая статистику понедельника, мы немало удивились тому, что «Ниссан», самый быстрый на круге, уступил и в пробеге, и в средней скорости «Ховеру». Подняли данные наших стандартных замеров (см. ниже) и убедились, что чуда не произошло. Дело в погрешности спидометров и одометров: у «Террано» они врут на 4,2% (конечно же, в бóльшую сторону), а у H5 аж на 8%. Емкость баков и расход топлива тоже сказались: «Ниссан» заезжал на дозаправку десять раз, «Грейт Уолл» – шесть, то есть реже сбрасывал скорость. Заметно больший расход объясняется особенностями трансмиссии обоих автомобилей, в первую очередь подбором передаточных чисел. На законных скоростях расход топлива совершенно иной.



В середине спуска «Террано» показывал 190–200 км/ч.



«Грейт Уолл» замыкал 14-километровый круг в среднем за 5 минут 1 секунду.


Единственная проблема с шинами возникла не по их вине – это что-то острое попалось на трассе. Колеса «Лайт Спорт» (LS) и шины «Тойо» вели себя безупречно.



В конце первого дня «Террано» зажег желтые лампы на панели. Возможная причина – ошибка с передачей и выход на слишком высокие обороты. Без последствий.

Статистика дня: понедельник, время работы 11 часов 7 минут

Автомобиль	Пробег*, км	Остановки, мин.	Средняя скорость движения, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«УАЗ-Патриот»	1653	26	155	24,1
«Грейт Уолл-Ховер H5»	1818	31**	171	23,9
«Ниссан-Террано»	1778	32	168	29,4

**Здесь и далее километраж указан по одометрам.*
***Штраф 5 минут.*

Грязный вторник

«Зато – испытания!» – возразил коллега на мой тяжелый вздох по поводу внешнего вида машин...

Действительно, они ведь кроссоверы, вседорожники, вездеходы – и пятую часть марафона, или один 12-часовой рабочий день, мы отвели на движение по грунту. Чтобы автомобилям пришлось тяжелее, каждому в дополнение к обычному балласту прицепили еще 500 кг – спасибо компании «Трейлер», предоставившей фаркопы и прицепы. Один заезд – примерно 14 км по так называемому легкому грунту: это ровный и прямой проселок с твердым гравийным основанием и мокрым после ночного дождя суглинком сверху.

Нагрузку чувствует только «Ховер» – длинные, растянутые передачи, подобранные, кажется, по моде 1980-х, вынуждают очень расчетливо работать тягой. Начинаешь подниматься в горку на четвертой, в середине бодро перещелкиваешь на третью, а к вершине, скорее всего, понадобится вторая. Чуть зазеваешься, потеряешь скорость – и придется трогаться на подъеме под укоризненные взгляды коллег: дескать, чего ты ерзаешь на таком безобидном участке, давай газуй! Увы, не всегда получается.

Ближе к полудню солнышко подсушило грунтовку и стало скучновато. По такой дороге легко будет держать 70 км/ч самая обычная легковушка, недовольно бурчал народ... И мы отправились в неизведанное – уже без прицепов, по тяжелой дороге.

Первым пускаем «Ховер», третьим – «Патриот»: когда «Террано» засядет, в какую-нибудь сторону да выдернем.

И вот сюрприз: «Ниссан» ни разу не доставил соперникам такого удовольствия! Приличный дорожный просвет (не меньше, чем у «Ховера», – при одинаковой нагрузке), эластичный мотор, точное рулевое и мощная защита двигателя позволили нам без потерь проутюжить еще 7 км грунта, даже не задействуя «ползущую» первую передачу. Дальше ни ему, ни «Ховеру»

Удивительно, но внешне приземистый «Террано» ничуть не ближе к земле (185 мм под защитой двигателя, 200 мм под выпускной трубой), чем бравый «Ховер» (185 мм под поперечиной в передней части рамы, 210 мм под раздаточной коробкой и задним мостом). Вне конкуренции «Патриот» (200 мм под передним мостом, 205 мм под задним, 325 мм под коробкой). Замеры ЗР, машины с частичной нагрузкой.







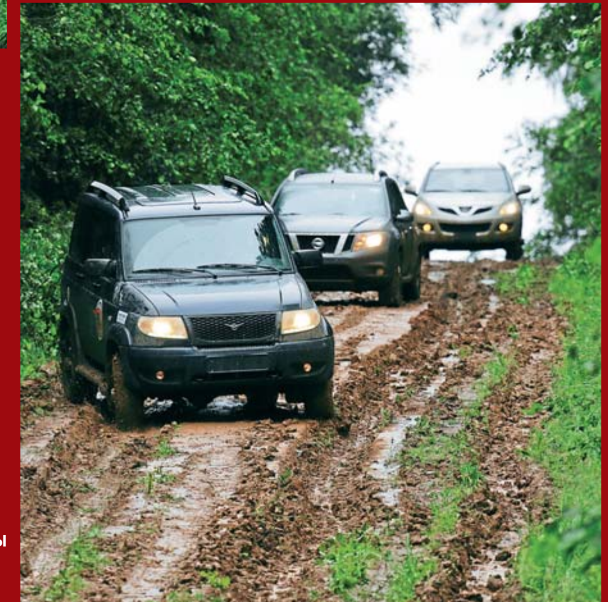




Водители по просьбе фотографа расплескали лужи (большей частью – на него же).

Буквально днем раньше грейдер расчистил еще несколько километров грунтовки – там просека поуже, колеи местами много глубже, лужи пока полны воды, а твердое дно уходит из-под колес...

С утра было скользко, и нам всем приходится задействовать резервы трансмиссии: жестко подключаем передние мосты «Патриота» и «Ховера» и переходим с режима *2WD* на *Auto* на «Террано».



+



Еще немного, и пижонские пороги потеряют пластиковую окантовку.



Это его стихия.

В номинации «Большой плюх» победа достается отважному «Ниссану».



Главное в науке о проходимости – знать свойства грунта. В данном случае он дает нам поблажку: где-то в глубине здесь щебеночная основа, а гребни мягкие.



не хватило бы клиренса. Невероятно! Мало кто ждал столь уверенного и отважного продвижения по разбитой грунтовке да под хлынувшим дождичком – в компании с настоящими вездеходами.

Хотя... «Грейт Уоллу» не хватает мощной защиты днища. Ее предлагает каждый дилер, но мы предпочли бы заводскую, просчитанную на предмет теплового режима и безопасности. Правда, она еще сократила бы дорожный просвет, и без того не рекордный. В остальном автомобиль хорош, пониженная передача раздаточной коробки полностью нивелирует описанные выше неприятные «зазоры» между ступенями, а легкий и довольно точный руль помогает держаться между колеями. Впрочем, езда по скользким гребням и на «Террано», и на «Ховере» всегда заканчивалась одинаково. Просто «китаец» чуть раньше сползал в колею, принимаясь трамбовать землю нежным брюшком.

На УАЗе не стоило и пытаться бороться с колеей. Дорожного просвета с избытком хватает, чтобы положить кирпич на газ и только следить, чтобы не затоптать друзей-марафонцев. В общем, отыгрался за вчерашние обгоны.

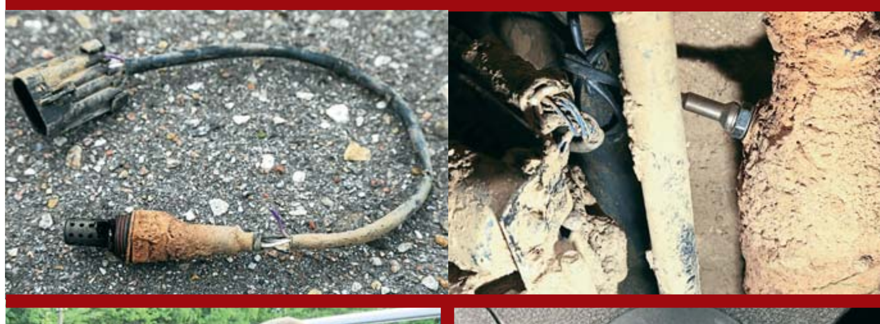
Но главное для нас – не как едет, а как ломается.

В том, что у «Ховера» в середине дня загорелась лампа «Проверь двигатель», виноваты мы сами. Пущенная между колесами ветка ловко поддела провод лямбда-зонда и повредила его пластмассовую заделку. В режиме «полный газ» лямбда-зонд не очень нужен, тем не менее мы решили по возможности заменить его. И убедились, насколько серьезно дистрибьютор ИРИТО болеет за свою машину: уже на следующее утро искомая запчасть была у нас.

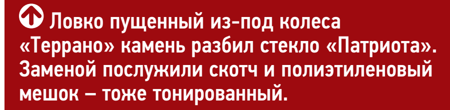
Никакой особой причины нажимать на кнопку прикуривателя «Патриота» не было, и все-таки один из нас это сделал. В ответ УАЗ пискнул и обнулил уровни топлива в обоих баках. Инструкция врала, что на предохранителе прикуривателя висит еще только обогрев сидений; на самом деле этот ловко запрятанный двадцатиамперник защищает и цепь переключателя датчиков бензобаков. Его нашли во время планового перерыва и решили машину не пенализировать – дефект на скорость не влияет. Хотели было выписать штраф за отказ спидометра и одометра, но через полчаса те ожили сами. Неполадки курьезные – но две сразу, причем обе по электрической части! Будет на что пожаловаться заводчанам.

Три колобка из глины и песка с помощью брандспойта примерно за час превратились в автомобили – почти такие, как были, разве что с парой царапин. У «Патриота» случайно смылась форсунка заднего омывателя. Зато – испытания.

Зловредная ветка поразила «Ховер» в самое сердце нейтрализатора – в лямбда-зонд.







Ловко пущенный из-под колеса «Террано» камень разбил стекло «Патриота». Заменой послужили скотч и полиэтиленовый мешок – тоже тонированный.



Курить вредно! Баки обмелеют… (При исправном предохранителе прикуривателя должен гореть индикатор правого или левого бака.)

Статистика дня: вторник, время работы 12 часов 7 минут

Автомобиль	Пробег, км	Остановки, мин.	Средняя скорость движения, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«УАЗ-Патриот»	356	30	31	19,9
«Грейт Уолл-Ховер H5»	365	30	31	17,5
«Ниссан-Террано»	341	30	29	18,8

ПРИЕМ ПО СРЕДАМ

Мы всегда приглашаем специалистов компаний, чьи машины участвуют в тесте, приехать на полигон и понаблюдать за ходом марафона. И компании-партнеры тоже нас навещают: ЛУКОЙЛ – традиционно в первый день, а сегодня ждем шинников.

Но до того надо мне успеть хотя бы одну смену отъездить – благо, сегодня это всего один час. Ровно столько нужно «Террано», чтобы опустошить бак. Как полопаешь, так и потопаешь, и на кольце «Ниссан» обгоняет и УАЗ (со свистом), и «Ховер» (с трудом, соперник потом долго висит на хвосте). Преимущество быстро растрачивается на многочисленных пит-стопах для дозаправки. Ну и ладно, не жалко, расход топлива – предмет совершенно другого теста. Здесь тоже приходится работать передачами, высшую шестую на подъемах сменяет пятая, иначе не удержать темп. Хорошая, уверенная в себе машина, спокойно набирает 190–200 км/ч на спусках, а круг проходит в среднем за 4 минуты 50 секунд, то есть выдерживая реальные 175–176 км/ч. Даже в дождь (для спокойствия сегодня задействуем режим *Auto* в трансмиссии).

Неожиданно всплывает преимущество УАЗа: с его «командирского мостика» видно дальше, так что щели и трещины объезжать было проще. Хотя особой нужды в этом нет: «Патриот» наименее чувствителен к выбоинам.

Пролетает час, вот уже на топливомере остается одно деление, а борткомпьютер показывает 55 км на остатке топлива. И тут – бац! – мотор глохнет. Повезло, что случилось это на горке, за 500 метров до базы, – дотянул на бреющем, сражаясь со ставшими непокорными рулем и тормозами. «Террано» избежал штрафа, но мы уже в который раз отмечаем фамильную особенность: на высоких скоростях указатель уровня топлива врет (так было

на «Логане», «Сандеро», «Ларгусе» и «Алмере»).

Конничи-ва, дорогие гости! Приехали представители фирмы «Тойо», предоставившей для испытаний шины. Им – только комплименты, абсолютно заслуженные: шины великолепно держат дорогу, стойко переносят чудовищные трещины (вы бы слышали, с какими шлепками проскакивают их машины, – японцы постояли, послушали, порадовались) и очень недурно гребут в грязи. Настойчиво рекомендую. Это не реклама, это испытано «За рулем».

А вот и гости с УАЗа во главе с нашим хорошим знакомым Евгением Галкиным, главой НТЦ. Им нашлось что выслушать. УАЗ предоставляет обширное поле для критики, но самое главное – реакция на наши замечания. Вот, например, я пожаловался, что водительское сиденье люфтит на своих салазках, а высокому водителю хочется немного поднять переднюю часть подушки. Галкин выслушал, дождался остановки «Патриота», покачал сиденье... И сделал один телефонный звонок. А всего через 18 часов к нам прибыл директор по качеству тольяттинской компании «Ладапласт-Т» с новыми салазками и заверением, что эту проблему к моменту выхода журнала будет готов устранить любой дилер.

Похвалили шины – звонок на завод: мол, проверьте, может, стоит брать на комплектацию. Рассказали про давешний предохранитель прикуривателя – еще один звонок, правда, приватный и, по-моему, очень неприятный для собеседника. А потом просьба – сообщать немедленно обо всех дефектах и замечаниях, какие мы еще найдем в «Патриоте» за время его редакционной жизни.

Только таким подходом можно избавить УАЗ от «колхозного» имиджа. И только такой подход мы ждем (и видим!) от всех участников. Ведь наша цель – не просто обнаружить слабые места автомобилей и похвастаться этим; мы хотим, чтобы их больше не было.

Тем временем сегодняшняя 10,5-часовая смена на скоростном кольце подходит к концу. Заправка, контроль на смотровой яме и... нет, не стоянка, а вечерняя смена на булыжнике. Восемь километров тряски – это только один круг, а сколько их будет за три часа?

Дрожащими руками фиксирую – их было тринадцать. На такой дороге намного раньше машины сдается водитель – вот и у нас все железки целы... почти. УАЗу вновь всё по колено, он готов мчать по булыжным волнам так, что прицеп не будет их касаться (да-да, мы вновь прицепили 500-килограммовые «трейлеры») – от прыжков колёса частенько зависают в воздухе. У «Террано», в целом весьма стойко переносящего ужасы булыжника, слишком много вибраций и даже ударов приходит на руль. У «Ховера» проблемы с амортизаторами. Причем со стороны их видно лучше: автомобиль подпрыгивает, начинается продольная раскачка и, как следствие, сильно раскачивается прицеп. Будучи за рулем, катастрофы не ощущаешь, можно говорить даже о каком-то комфорте – по крайней мере, в «Ховере» тише, чем в других автомобилях.
Но на следующее утро мы увидели последствия скачки: колесо протерло до дыры брызговик в левом крыле, есть следы контакта в правом. Нехорошо.

УАЗ отчаянно дребезжит колодками на булыжнике. Причина – толком не работают прижимные пластины.



На булыжнике прыгающий мячиком «Ховер» повредил брызговик в крыле: колесо на ходе сжатия протерло дыру.



На «Террано» опять на полном ходу перепутали 6-ю передачу с 4-й и перекрутили мотор – в ответ он включает «Проверь двигатель». Сбрасываем ошибку во время заправки.



На полном ходу УАЗ резко потерял скорость – затроил двигатель. Сканер показал: отказала свеча в четвертом цилиндре.

СТАТИСТИКА ДНЯ: СРЕДА, ВРЕМЯ РАБОТЫ 10 ЧАСОВ 33 МИНУТЫ*

Автомобиль	Пробег, км	Остановки, мин.	Средняя скорость движения, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«УАЗ-Патриот»	1575	27	156	24,6
«Грейт Уолл-Ховер H5»	1766	21	173	21,5
«Ниссан-Террано»	1644	35	165	25,9

**Кроме того, 3 часа 3 минуты на булыжнике, 104 км.*

НЕСКУЧНЫЙ ЧЕТВЕРГ

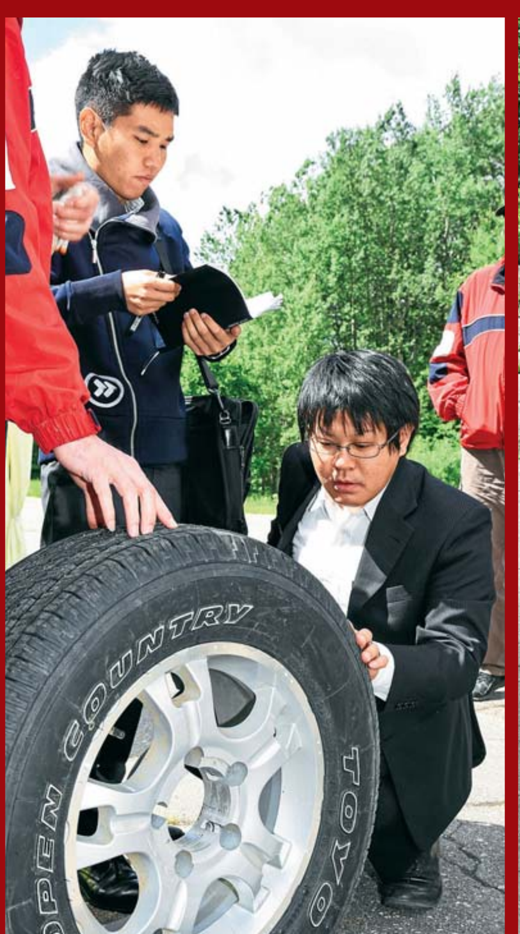
Окончательно раскатившийся «Ховер» смело настигает «Террано», который сегодня решили попробовать гонять на высшей передаче. На шестой получается заметно экономичнее, но медленнее, потому что «Ниссан» скисает на подъемах. И мы вновь щелкаем рычагом в погоне за максимальной скоростью. Испытатели составляют свой собственный рейтинг машин, многие выводят на первое место «Ховер» – удивляясь и радуясь его успехам. Наконец-то у нас в марафоне приличный китайский автомобиль, удобный, надежный, безопасный на высокой скорости. Хороший компромисс между двумя крайностями, соседствующими с ним на трассе. Высокий пол, длинные передачи, недостаточный клиренс – недостатки при нем, но ведь едет без поломок, и едет хорошо!

Смотрите на iPad: отслеживаем хронологию

Специалисты фирмы «Тойо» тщательно изучили характер износа шин – и, похоже, остались довольны.

Впереди три часа жестокой тряски; скорость на булыжнике – от 10 до 60 км/ч. Жесткие условия выдержали и машины, и прицепы.

«Патриот» делает круг за 5 минут 35 секунд. На спусках спидометр показывает до 180 км/ч.





Хорошо, но долго – именно так думаешь к концу своей смены, которая на «Ховере» длится примерно час сорок, пока не выгорит весь бак. Стоп, а где «уазик»? Господи, да он...

Знаете, о чем думаешь, когда вдруг видишь, что один из соперников сошел? Еще пара кругов, и всё узнаю. Главное – самому продержаться! Опа, а «Патриот» снова на трассе! А где же интриги, скандалы, сходы?

Сейчас будут! И боковое стекло УАЗа, разбитое камнем, вылетевшим из-под колес другой машины, – только семечки.

А не надо было строить планов, кто и как завтра погонит машины домой! Кто же за 12 часов до финиша делит места?!

В 18:46 на базу раньше срока сворачивает «Патриот»: мотор не тянет, работает на трех цилиндрах. Диагностический сканер показывает пропуски воспламенения в четвертом цилиндре. Меняем свечу – все приходит в норму, и УАЗ с 11 минутами штрафа возвращается на кольцо. Правда, теперь у него опять отказали спидометр с одометром, но через круг проходит и это.

В 19:43 со стороны трассы раздается рокот, а потом и просьба по рации: «Это «Ховер», гляньте, что у меня под днищем!» Через круг, в 19:48, с некоторым трудом останавливаем горячего пилота и загоняем автомобиль на эстакаду.

Опять у китайской машины (вспоминаем «Амулет») проблемы с выпуском! Труба между нейтрализатором и глушителем отломана – похоже, точно по сварному шву. На полном газу из нейтрализатора вылетает хороший язык пламени. Ехать так, конечно, нельзя, и «Грейт Уолл» сходит с дистанции. Перехвалили. Болельщики УАЗа торжествуют.

В 20:15 точно по плану финиширует «Террано», за ним – «Патриот». Они тоже заезжают на эстакаду для контрольного осмотра... и тут оживают злорадные сторонники «Ховера». На рычаге передней подвески УАЗа висят капли масла; поднимаем капот – бачок ГУРа пустой. Недолгие поиски приводят к трубке, соединяющей насос с рулевым механизмом: трещина по завальцовке. Приехали...

Однако, что делать с неисправными машинами? Решаем вне зачета и регламента (сход уже зафиксирован) дать им еще один шанс или хотя бы определить лучшего из двоих («Ниссан» вроде как уже вне конкуренции и мирно ждет утра). Звоним в представительства компаний: у нас, мол, три новости – с какой начать? Плохая – вы сошли. Хорошая – соперник тоже. Очень хорошая – если до восьми утра доставите запчасти, машина поедет дальше.

Вот зачем мы десятый год крутим карусель марафона! Ночью, в двадцать две минуты второго, нам привезли нейтрализатор, лямбда-зонд и крепеж. А к шести утра прибыл «Патриот» со всевозможными трубками. Как раз в это время на полигоне докатывали новый ГУР, жаловались ульяновцы.

Вы думаете, это всё?

Статистика дня: четверг, время работы 13 часов 8 минут*

Автомобиль	Пробег, км	Остановки, мин.	Средняя скорость движения, км/ч	Расход топлива, л/100 км
«УАЗ-Патриот»	1842	59**	149	24,4
«Грейт Уолл-Ховер Н5»	2104	29	173	22,4
«Ниссан-Террано»	2057	45	166	27,4

*«Ховер» – 12 часов 40 минут.

**Штраф 11 минут..

СТРАСТНАЯ ПЯТНИЦА

Решаем в восемь часов выпустить «Террано» на трассу и приступить к ремонту двух других машин, записав потраченное время им в штраф. Но водитель «Ниссана» по дороге к старту обращает внимание на посторонний звук и вибрацию – ровно на 80 км/ч. Давай, дружок, тоже на эстакаду! Третьим будешь?

Через минуту становится ясно: у «Террано» развалилась передняя крестовина карданного вала. Совсем. Вот так, ждали проблем от слывущей неженкой многодисковой межосевой муфты, а получили от шарнира, известного уже 500 лет!

В ситуации, когда все три машины нуждаются в ремонте, выходящем за рамки регламента, продолжать марафон бессмысленно. Да и невозможно. Ну, починим мы сейчас УАЗ и «Ховер», ну, перекинем кардан с редакционного «Дастера» – но это будет не продолжение марафона, а новый старт. Да, «60 часов» в этом году выдались непривычно короткими – без пяти минут 50 часов. Мы, оказывается, финишировали вчера.

Кто победил? При обсуждении разгорелись страсти. Нам так и не удалось придумать критерий, по которому можно оценить «достижения» трех машин. Что опаснее – потеря жидкости и отказ гидроусилителя руля, пламя из-под днища или развалившийся кардан? Если следовать букве регламента марафона «60 часов «За рулем», сошли с дистанции и проиграли все три участника.

Но! Знаете, что утешает? Еще никогда с такой скоростью не реагировали фирмы. Кардан прибыл к обеду, кстати. А главное – старые вал, шланг и нейтрализатор у нас забрали в тот же день, пообещав разобраться и рассказать, что же с ними случилось и почему.

А значит, как минимум одна сторона в выигрыше – я имею в виду тех,



КОММЕНТАРИЙ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Евгений ГАЛКИН, директор НТЦ – директор автомобильной программы ОАО «УАЗ»

Прежде всего выражаем большую благодарность команде «За рулем», которая в течение недели проводила испытания и выясняла, насколько надежны современные полноприводные автомобили бюджетного сегмента рынка.

Участие в марафоне «60 часов «За рулем» для нас важно по нескольким причинам. Во-первых, данный тест позволяет оценить выносливость «Патриота» в экстремальных условиях. Разумеется, мы проводим и собственные периодические испытания – как форсированные, так и длительные дорожные. Но любые новые тесты позволяют дополнительно оценить надежность конструкции. Во-вторых, для нас ценно мнение независимых профессиональных экспертов о потребительских свойствах нашего продукта. Из существенных положительных моментов зарулевцы, все без исключения, отметили, что «УАЗ-Патриот» стал гораздо тише и комфортабельнее. Еще одной приятной новостью оказалась способность дольше всех оставаться на трассе на полностью заправленных баках.

Мы с нетерпением ждем подробные результаты по итогам теста. Эта информация будет тщательнейшим образом проанализирована научно-техническим центром, дирекцией по закупкам, производством, службой качества, при необходимости будет проведена корректирующая работа, о чем мы готовы отчитаться в ближайшее время.

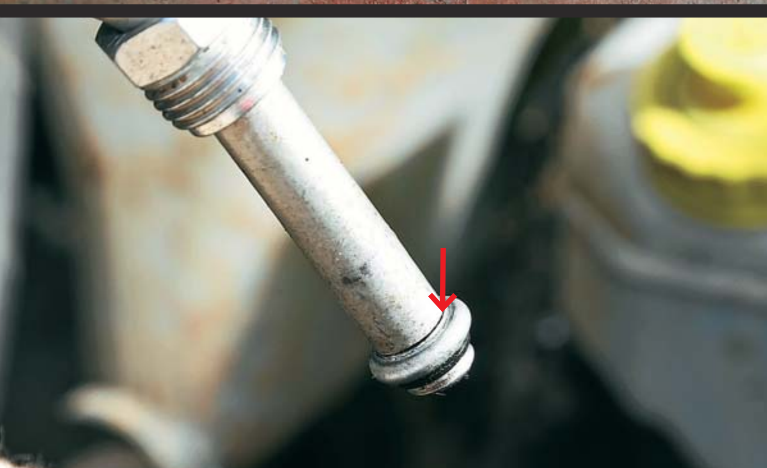
Мы сожгли 4219 л превосходного лукойловского бензина «Экто» – это полбензовоза.



«Ховер»: причина дисквалификации.



Карданный шарнир «Ниссана» оказался слабоват для 60-часового марафона.





УАЗ сошел с дистанции из-за бракованной трубки ГУРа (трещина и течь).



КОММЕНТАРИЙ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Алексей РЕЗНИКОВ, президент группы компаний «ИРИТО», эксклюзивного дистрибьютора «Грейт Уолл моторс» в России

Выявленная в проведенных испытаниях проблема, судя по всему, является единичным случаем, вызванным экстремальными условиями испытаний. Среди гарантийных обращений подобных проблем не было (начиная с 2005 года в России продано более 100 000 автомобилей «Грейт Уолл»). Тем не менее группа компаний «ИРИТО» и компания «Грейт Уолл моторс» со всей полнотой ответственности относятся к полученным результатам – в ближайшее время планируется тщательно изучить возможные причины поломки и, при необходимости, внести соответствующие изменения в конструкцию системы выпуска отработавших газов.



КОММЕНТАРИЙ ИЗГОТОВИТЕЛЯ

Роман СКОЛЬСКИЙ, руководитель пресс-службы «Ниссан» в России

Мы внимательно изучим все обстоятельства инцидента с карданным валом «Террано» и дадим официальное заключение, как только получим разъяснения от технических экспертов.

Данные производителя

Модель	GREAT WALL HOVER H5	UAZ PATRIOT	NISSAN TERRANO
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4649/1810/1735/2700	4700/1955/2000/2760	4342/1822/1662/2675
колея спереди/сзади	1515/1520	1600/1600	1560/1560
Объем багажника, л	810/2074	950/1800	475/1636
Радиус поворота, м	6,20	6,55	5,22
Снаряженная/полная масса, кг	1880/2280	2125/2650	1412/1866
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д	н.д.	10,4
Максимальная скорость, км/ч	160	150	177
Топливо/запас топлива, л	А92–95/70	А92–95/72	А92–98/50
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	10,7/8,2/9,4	11,5 (90 км/ч)/15,5 (120 км/ч)	10,3/6,5/7,8
Выбросы CO_2, г/км	н.д.	н.д.	185
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	2378	2693	1998
Степень сжатия	9,8	9,1	9,8
Мощность, кВт/л.с.	93/126 при 5000 об/мин	94/128 при 4500–4700 об/мин	98/135 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	205 при 2500–3000 об/мин	210 при 2400–2600 об/мин	191 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	М5	М5	М6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,83/2,33/1,44/1,00/ 0,79/–/4,22	4,16/2,27/1,43/1,00/ 0,88/–/3,83	н.д
Главная передача	4,22	4,11	н.д
Раздаточная коробка: I/II	1,00/2,48	1,00/1,95	–
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах, торсионная/ зависимая пружинная	зависимая пружинная/ зависимая рессорная	«Мак-Ферсон»/ многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	типа «винт-шариковая гайка-рейка-сектор» с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/ барабанные	дисковые вентилируемые/ барабанные
Размер шин	235/65R17	235/70R16	215/65R16

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

GREAT WALL HOVER H5 — погрешность спидометра 8,0%

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160
с	1,4	3,5	7,3	11,1	18,0	27,0	42,1	70,6

макс 166,2 км/ч

UAZ PATRIOT — погрешность спидометра 6,7%

км/ч	20	40	60	80	100	120	140
с	1,1	3,5	6,4	11,2	16,8	30,1	52,2

макс 150,0 км/ч

NISSAN TERRANO — погрешность спидометра 4,2%

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160
с	1,1	3,1	5,1	8,3	12,8	18,0	27,5	42,8

макс 173,6 км/ч

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

GREAT WALL HOVER H5
- 60-100 км/ч (IV) 18,4 с
- 80-120 км/ч (V) 27,7 с

UAZ PATRIOT
- 60-100 км/ч (IV) 17,9 с
- 80-120 км/ч (V) 31,5 с

NISSAN TERRANO
- 60-100 км/ч (V) 14,0 с
- 80-120 км/ч (VI) 23,2 с

ВЫБЕГ

GREAT WALL HOVER H5
- 120-50 км/ч 1382 м
- 50-0 км/ч 605 м

UAZ PATRIOT
- 120-50 км/ч 1057 м
- 50-0 км/ч 513 м

NISSAN TERRANO
- 120-50 км/ч 1232 м
- 50-0 км/ч 583 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

GREAT WALL HOVER H5
- путь 43,0 м
- замедление 8,97 $м/с^2$

UAZ PATRIOT
- путь 46,0 м
- замедление 8,39 $м/с^2$

NISSAN TERRANO
- путь 42,0 м
- замедление 9,20 $м/с^2$

Итог теста на выносливость: вот узлы, которые ждут внимания инженеров.

кто наблюдает за марафоном, болеет за свою машину или пока только выбирает, какой отдать свое сердце. Сегодня зритель – вчера и завтра потребитель, не так ли?

***

Места мы не распределяем, но выводы делаем и рекомендации даем. Не зря же провели на трассах полигона 49 часов 55 минут!

На десятый год жизни марафона его не выдержала ни одна машина. Не слишком ли мы усложнили условия? Не думаем: трубка УАЗа точно потекла не от чрезмерной тяжести испытания. Всё дело в бракованной детали. С конца июня (вот совпадение!) на машины ставят новый ГУР. Цитирую пресс-релиз: «...в комплекте применён насос гидроусилителя, изготовленный по лицензии известного немецкого производителя ZF Lenksysteme. Для повышения надёжности системы в конструкции новых шлангов использован более устойчивый вариант их крепления к механизму и насосу».

Этот вопрос снят, но другие остаются. НТЦ есть к чему приложить головы и руки – от электрики до трассировки шлангов в моторном отсеке. Радует, как производитель реагирует на всплывающие проблемы. Вот если бы они вовсе не всплывали…

«Грейт Уоллу» рекомендуем проверить материал системы выпуска и заняться собственной защитой днища, попутно увеличив дорожный просвет. Хотя бы с помощью иных колес. Возможно, попутное увеличение передаточных чисел главных пар улучшит динамику автомобиля. Необходимы более выносливые амортизаторы.

«Ниссану» нужно усилить подшипники и крестовину. Она наверняка сломалась не в грязи, а на максималке, при срабатывании многодисковой муфты (например, при скачка́х на неровностях). Есть смысл поработать над избирательностью механизма переключения передач: попасть в четвертую вместо шестой случалось почти каждому.

Открытия марафона: «Патриот» хорош на высокой скорости, «Террано» не пасует на грунте, а «Ховер» универсален, удобен и надежен в управлении.

Марафон – первый, но далеко не последний тест для этих машин. В других условиях, надеемся, они исправятся – следите за нашими публикациями!

Благодарим компании-партнеры марафона «60 часов «За рулем»: вы снабдили нас отличными шинами, дисками, прицепами и топливом. Спасибо!







За рулем

№08 2014 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 998-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин

EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Максим Кадаков

ОБОЗРЕВАТЕЛИ
Вячеслав Субботин, Сергей Канунников, Владимир Соловьев

ИСПЫТАНИЯ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Максим Гомянин, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Вадим Крючков, Михаил Кулешов, Кирилл Милешкин, Вадим Никишев, Денис Панов, Юрий Тимкин

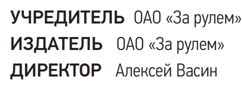
АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Дмитрий Федоров (зав. отд.), Максим Сачков, Евгений Борисенков, Сергей Зиновьев, Сергей Мишин, Игорь Моржаретто, Михаил Колодочкин, Эдуард Конон, Станислав Панин, Максим Приходько, Сергей Смирнов

ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

ЦИФРОВЫЕ ВЕРСИИ (iPad, Android) help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков, Станислав Янушкевич

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 345 000 экз.
Премия Национальной тиражной службы «Тираж – рекорд года»

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов

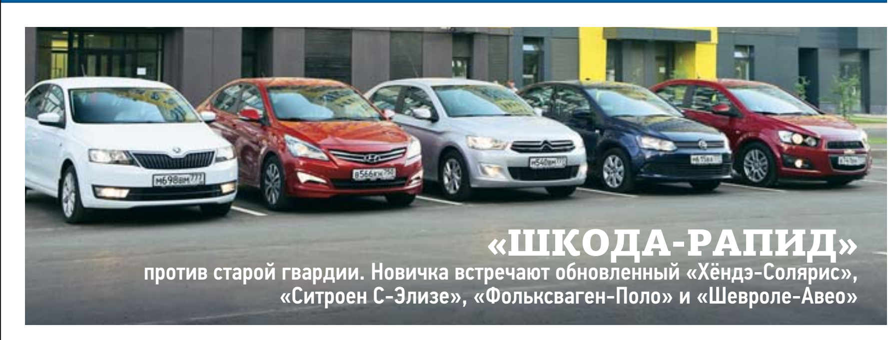
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

16+

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



«ШКОДА-РАПИД»
против старой гвардии. Новичка встречают обновленный «Хёндэ-Солярис», «Ситроен С-Элизе», «Фольксваген-Поло» и «Шевроле-Авео»

«ФОЛЬКСВАГЕН-СИРОККО»
внешне обновился незначительно. А что скрыто от глаз?



«ОПЕЛЬ-КОРСА»
нового поколения: снимаем маскировку





«ФОРД-ЭКОСПОРТ»
Собран в Набережных Челнах и уже испытан нами на российских дорогах



ГОНКА PIKES PEAK
Как поднимаются на холм?



ПОПРАВКА
В материале «Про три буквы» (ЗР, 2014, № 7) на с. 169 допущена досадная ошибка: из-за технического сбоя оказался неверно изображенным российский триколор. Приносим всем нашим читателям искренние извинения.



На гоночном кольце подбираем эффективные
ТОРМОЗА ДЛЯ «КАЛИНЫ»

«СУБАРУ-ИМПРЕЗА WRX»
Теперь у нее двухлитровый мотор и вариатор вместо автомата



НУЖНО ЛИ МЕНЯТЬ
жидкость в автоматической коробке, если машина уже не первой молодости? И как ее выбрать? Мы испытали восемь универсальных жидкостей Multi-Vehicle, подходящих для автомобилей разных марок.



МОТТЕС
custom bike
ЛУЧШЕЕ
ДЛЯ
МОТО
XADO
DAKAR 2014
Средства высшего класса
по уходу за мототехникой
xado★com
реклама





БЛАГОРОДНОЕ СОБРАНИЕ LEXUS С ПРОБЕГОМ



РЕКЛАМА

*Лексус Селект

от 9,9 % годовых**

Программа сертификации автомобилей с пробегом Lexus Select* позволит Вам наслаждаться автомобилем как настоящим произведением искусства, а нам — подарить свое внимание и заботу.

Выберите Ваш шедевр на сайте www.lexusselect.ru



КОМПЛЕКСНАЯ ПРОВЕРКА



ЛАБОРАТОРИЯ ЧИСТОТЫ



БАЗОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ



ЕЩЕ 1 ГОД ПОД НАШЕЙ ЗАЩИТОЙ

** Процентная ставка указана по кредиту Lexus Select при первоначальном взносе (ПВ) от 70 % и сроке кредита (СК) 12 мес. Условия кредита: годовая процентная ставка при ПВ от 70 % и СК 12 мес. – 9,9 %, при СК от 13 до 36 мес. – 12 %, от 37 до 60 мес. – 13 %; при ПВ от 40 % до 69,99 % и СК 12 мес. – 12,7 %, при СК от 13 до 36 мес. – 13,7 %, от 37 до 60 мес. – 14,7 %; при ПВ от 30 % до 39,99 % и СК 12 мес. – 14,3 %, при СК от 13 до 36 мес. – 15,3 %, от 37 до 60 мес. – 16,3 %; при ПВ от 20 % до 29,99 % и СК 12 мес. – 15,3 %, при СК от 13 до 36 мес. – 16,3 %, от 37 до 60 мес. – 17,3 %. Валюта кредита – рубли РФ. Минимальная сумма кредита – 90 000 руб. При стоимости автомобиля от 2 500 000 руб. (включительно) минимальный ПВ по кредиту – не менее 40 % от стоимости автомобиля. Погашение равными ежемесячными платежами. КАСКО обязательно по тарифам страховых компаний, отвечающих требованиям банка. Кредитование осуществляется ЗАО «Тойота Банк» в регионах присутствия банка. Подробнее на сайте www.lexus-finance.ru или по тел. 8 800 200 08 40.

f WWW.FACEBOOK.COM/LEXUSRU

www.lexusselect.ru | **8 800 200 38 83**